

PROGRAMME DE RECHERCHE URBAINE POUR LE DEVELOPPEMENT

Recherche incitative du Ministère des Affaires Etrangères

conduite par l'ISTED et le GEMDEV

Rapport final du projet LTMU/SEDET

L'EVALUATION DES PROJETS
D'AIDES PUBLIQUES AU DEVELOPPEMENT (APD)
A LA LUMIERE DES FORMES DE PARTENARIATS :

De Hô Chi Minh ville à Hanoi,
la question des divergences d'objectifs, de délégations et de transferts

Laurence Nguyễn,, Nguyễn Duc Nhuận, Nguyễn T. Nam Trân, Lê Van Thanh

Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines (CNRS/IFU-Paris VIII)
Laboratoire Sociétés en Développement dans le Temps et l'Espace (CNRS/Paris VII)

A.R.D.U
(Association pour la Recherche et le Développement en Urbanisme)

Janvier 2004

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
I RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE	4
II MISE EN ŒUVRE DE LA RECHERCHE ET ELEMENTS DE METHODOLOGIE.....	4
1. CONSTITUTION DES EQUIPES DE RECHERCHE.....	5
2. LES ETUDES DE CAS.....	6
LE CAS DU PROJET DU CANAL TAN HOA - LO GOM.....	7
3. L'ANALYSE DES PROJETS APD A HO CHI MINH VILLE ET HANOI.....	9
PREMIERE PARTIE.....	11
CONTEXTE URBAIN ET PANORAMA GENERAL DES PROJETS APD	11
A HO CHI MINH VILLE ET A HANOI.....	11
CHAPITRE I LE CONTEXTE GENERAL DES APD : RAPPEL DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN DE HO CHI MINH VILLE ET HANOI	12
1. LES GRANDS TRAVAUX OU LA MODERNISATION URBAINE.....	14
2. LA LIMITE DE LA MODERNISATION URBAINE : L'ENVIRONNEMENT COMME FACTEUR LIMITANT DE LA CROISSANCE URBAINE	16
3. LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN : LE CAS DU SCHEMA DIRECTEUR DE HO CHI MINH VILLE.....	23
CHAPITRE II REGARD SUR LES PARTENAIRES EXTERIEURS FOURNISSEURS D'AIDE PUBLIQUE AU DEVELOPPEMENT (APD) DU VIETNAM (NGUYEN T. NAM TRAN).....	27
1. LES TENDANCES GLOBALES.....	27
2. L'AIDE FINANCIERE JAPONAISE.....	27
3. L'AIDE FINANCIERE DE LA BANQUE ASIATIQUE DE DEVELOPPEMENT (BAD) AU VIETNAM.....	30
4. QUE CONCLURE ?.....	35
CHAPITRE III PANORAMA GENERAL DES APD A HANOI ET A HO CHI MINH VILLE	37
1. HANOI : BILAN ET PERSPECTIVE DES PROJETS APD.....	37
2. PANORAMA DES PROJETS APD A HO CHI MINH VILLE	39
3. RECOMMANDATIONS DES CHERCHEURS VIETNAMIENS	44
DEUXIEME PARTIE.....	47
RESULTATS DES ETUDES DE CAS.....	47
CHAPITRE IV LES RESULTATS DES ENQUETES A HO CHI MINH VILLE.....	48
1. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET TAN HOA-LO GOM :	48
2. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET DE L'AUTOROUTE EST-OUEST	65
3. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET D'ASSAINISSEMENT DU CANAL NHIEU LOC-THI NGHE....	74
CHAPITRE V LES RESULTATS DES ETUDES DE CAS A HANOI	86
1. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET « ASSAINISSEMENT DES CANAUX ET RIVIERES DE HANOI »	86
2. L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE VONG	94
SYNTHESE DES RESULTATS ET PROPOSITIONS.....	101
1. LE POIDS DES APD DANS LE DEVELOPPEMENT URBAIN VIETNAMIEN	103
2. ENTRETIENS AUPRES DES ACTEURS DES PROJETS ETUDIES	104
3. LA QUESTION DES COÛTS SOCIAUX DES PROJETS APD	112
4. PROPOSITIONS ISSUES DE LA CONFRONTATION ENTRE LES ACTEURS DES APD	113
ILLUSTRATIONS.....	115
CARTES	141
ANNEXES.....	158
BIBLIOGRAPHIE.....	168

Introduction

I Rappel de la problématique

Cette recherche a pour objectif d'étudier les projets d'Aides Publiques au Développement (APD) dans le cas de Hô Chi Minh Ville et Hanoi.

Le développement des projets APD est un des éléments moteurs du développement urbain dans les grandes villes vietnamiennes. En effet, depuis la crise asiatique les investisseurs privés tendent à se désengager des investissements à long terme, notamment des projets d'infrastructure urbaine non rentable à court terme. A titre d'exemple, les APD peuvent être des projets de très grandes échelles comme des autoroutes urbaines ou des projets d'adduction d'eau. Ils engendrent des effets significatifs sur les structures spatiales mais aussi sur les logiques sociales et politiques.

Ces projets impliquent des acteurs divers allant des bailleurs internationaux aux coopérations bilatérales. C'est la question des conceptions, des objectifs et des évaluations de ces projets qui se trouve posée.

Cette recherche propose comme élément de réponse d'analyser les effets liés à la complexité du système d'acteurs en cause dans ces projets et qui engendre des effets déterminant sur l'organisation sociale et urbaine.

Ce type d'évaluation est fondé sur l'analyse des négociations entre les acteurs de ces projets en prenant comme angle d'analyse la question des divergences et des convergences de stratégies à l'œuvre dans les projets APD. La compréhension des relations entre « offre » et « demande » d'aide devrait alors permettre d'ouvrir un espace de réflexion aux acteurs des projets APD.

II Mise en œuvre de la recherche et éléments de méthodologie

Elle a débuté par la constitution de deux équipes de recherche :

- l'une au sein de l'Institut de Recherche Economique de Hô Chi Minh Ville (IER)
- et une autre de l'Institut pour les Etudes du Développement Socio-Economique de Hanoi (HISED).

Un premier rapport de recherche recense les projets APD à Hô Chi Minh Ville et en évalue les effets d'échelle.

Cette étape a permis de sélectionner les projets les plus représentatifs pour l'analyse des études de cas et d'esquisser les grandes lignes du système d'acteurs concernés par ces projets.

Les choix méthodologiques, notamment pour les enquêtes qualitatives résultent en grande partie de ces premiers résultats.

L'équipe de Hô Chi Minh Ville a commencé le travail d'enquête qualitative par le projet du canal Tan Hoa Lo Gom. Au préalable, un guide d'entretien a été mis au point par l'équipe française afin de pouvoir comparer les résultats issus des recherches sur Hô Chi Minh Ville et sur Hanoi.

L'IER de HCMV a pu formuler un premier rapport d'étape qui synthétise les premiers résultats de l'enquête sur le canal Tan Hoa Lo Gom et qui a permis d'échanger des

informations avec les autres membres des équipes. L'équipe française a fait la coordination de ces informations entre les deux équipes du Viêt-Nam. A Hanoi, en raison du changement de directeur de l'Institut le projet a pris du retard. Les études de cas ont porté sur deux projets d'aide japonais : un projet d'adduction d'eau et un projet d'amélioration et de développement du trafic routier.

Les deux équipes vietnamiennes ont également rédigé un rapport exposant le bilan général et les perspectives de développement des projets APD.

A la mi-novembre 2002 le représentant de l'équipe de Hanoi et le co-responsable scientifique de l'équipe française se sont réunis au cours du Forum régionale « Asie » du PRUD qui s'est tenue à Hanoi.

Fin janvier 2003, un membre de l'équipe française s'est rendu au Viêt-Nam pour faire un bilan de l'avancement des travaux, recueillir les derniers documents établis, s'informer des difficultés en cours d'étape et établir des orientations dans les évaluations, en coordination avec les équipes partenaires et dans une perspective comparative.

Fin décembre 2003 un Colloque de restitution des travaux à été organisé à l'Institut de Recherches Economique de Hô Chi Minh Ville (IER) . Ce Colloque a permis de comparer les recherches menées à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi. C'est la première fois que deux instituts de recherche du nord et du sud du Viet Nam ont travaillé sur des recherches conjointes.

1. Constitution des équipes de recherche

Equipe responsable : Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines/ Société en Développement dans l'Espace et dans le Temps (LTMU/SEDET)

NGUYEN Duc Nhuan
NGUYEN Nam Tran
Laurence NGUYEN

Responsables scientifiques : NGUYEN Duc Nhuan et Laurence NGUYEN

Equipes partenaires :

- IER (Institut de Recherche Economique de Hô Chi Minh Ville) et ODAP (Bureau des Aides au développement de HCMV)

- Responsables :
- Du Phuoc Tân
- Lê Van Thanh
- Tôn Nu Quynh Trân
-

- Institut pour les Etudes du Développement Socio-Economique de Hanoi.

- Responsables :
- To Xuan Dan
- Vu Quốc Bình

2. Les études de cas

Un point commun existe entre les trois projets retenus à Hô Chi Minh-Ville pour l'évaluation : ils entrent dans le cadre d'une volonté des pouvoirs publics d'amélioration de la qualité de vie dans l'environnement urbain.

Ainsi, les deux programmes d'assainissement des canaux, celui de Tân Hoa-Lo Gôm et de Nhiêu Lộc-Thị Nghè ont pour objectifs principaux la résorption de l'habitat précaire et l'évacuation des eaux polluées. Ce dernier projet a été choisi comme terrain d'analyse du fait que la réalisation de la première tranche de travaux a été complètement achevée, d'où une base de comparaison appréciable dans les évaluations.

Le programme de l'autoroute Est-Ouest, établi avec l'aide japonaise et financé par un emprunt auprès de la Banque Japonaise de Coopération Internationale (J.B.I.C.), a pour but l'amélioration des réseaux de circulation interne, routière et piétonne, de la ville. Le prolongement et l'élargissement des voies existantes pour véhicules à moteur (jusqu'à six voies) et la construction de nouveaux tronçons routiers, de ponts, d'un tunnel (celui de Thu Thiêm) sous la rivière de Saïgon (d'une longueur totale de 1,970 km) fait partie d'un ensemble de projets de transport urbains représentant près de la moitié du montant total des aides financières extérieures (environ 460 millions de dollars) devançant ceux de l'assainissement (363 millions) et d'amélioration environnementale (94 millions de dollars).

Ce vaste programme va bouleverser à la fois la stabilité des foyers d'habitation, des administrations, des lieux de marchés et des entreprises de technologies d'infrastructure. Ainsi, un ensemble d'arrondissements sont concernés des numéros 1 à 8 (sauf le 4^e et le 7^e), rassemblant 6.985 ménages et le district de Binh Chanh avec 574 ménages. Par ailleurs, 278 bureaux administratifs et deux marchés principaux (celui du pont Ông Lanh et celui de Ca Khô) doivent être déplacés.

Par ailleurs, les deux projets étudiés par l'Institut pour les Etudes du Développement Socio-Economique de Hanoi sont:

Il s'agit, d'une part, du programme d'aide japonaise (53% du coût total) à l'amélioration de la circulation routière de la ville par la construction d'un échangeur dans le but de supprimer le bouchon du carrefour de Vong (Nga Tu Vong). Une première tranche est en cours d'achèvement avec la mise en place d'un pont routier (ou « toboggan », cf. photos p. 6 de la série N°2). La deuxième tranche prévoit le creusement d'un tunnel pour la circulation piétonne. Ce projet nécessite la démolition d'habitats et de commerces riverains (215 foyers concernés), donc des problèmes socio-économiques en vue à solutionner.

D'autre part, le deuxième projet retenu, celui de l'aide japonaise à l'évacuation des eaux pluviales et polluées de la ville de Hanoi, est également financé par la J.B.I.C. à hauteur de 80% des investissements (soit 200 millions de \$US). Ce programme a démarré

depuis juin 1993 pour les études préliminaires et sa réalisation a commencé en 1996. Il doit s'achever en décembre 2003.

Nous avons pu nous rendre compte de la réelle avancée des travaux en nous rendant sur place, guidée par M. Binh de l'HISED.S.(Cf. Photos Série N°2, p.2 et svtes). Leur objectif principal est de résoudre le problème des inondations provoquées par les pluies annuelles à raison de 172mm/2 jours dans un cercle de 77,5 km², comprenant sept arrondissements urbains et une partie des districts de Tu Liêm et de Liên Tri. Etant donné que cet énorme chantier intéresse les quatre rivières se déversant dans le fleuve Rouge : Tô Lich, Kim Nguu, Lu et Sét, le programme inclut également l'assainissement des eaux traversées dans le parcours, la démolition des habitats insalubres ainsi que l'élargissement des voies de berges.

Le questionnaire s'adresse à l'équipe des PMU (unité de gestion des projets), aux ménages concernés par le projet, au secteur économiques et aux autorités locales (districts, arrondissements) et associations. Au total plus d'une soixantaine d'entretiens qualitatifs ont été effectués auprès des acteurs du projet.

Catégories d'acteurs	Thème des entretiens
membres du PMU	Les méthodes, le système d'expertise, le degré de participation des habitants, les transferts (compétences, techniques)
- Service de la ville - Autorités locales (districts, arrondissements) - Entreprise	Le degré d'implication dans le projet, l'évaluation du projet, La participation de la population
ménages	Le mode de consultation, Les conséquences du projet, l'évaluation du projet

La totalité des entretiens a été retranscrite dans un rapport de 250 p.

Le cas du projet du canal Tan Hoa - Lo Gom

Une attention particulière a été portée sur le cas du projet du canal Tan Hoa Lo Gom, en raison des spécificités de ce projet.

Ce projet s'inscrit dans le contexte de la politique d'amélioration de l'environnement urbain de la ville. Le réseau d'écoulement de la ville est constitué approximativement de 92 km de canaux et ruisseaux, et 450 km (env.) de petits égouts qui sont installés le long de routes mineures et rues. Les égouts rassemblent et transportent l'eau usée mais aussi pluviales par les ruisseaux naturels et les canaux artificiels dans les rivières principales. Les rivières et canaux ont une fonction d'évacuation des eaux mais aussi de transport, et sont des éléments constitutifs de l'environnement et du paysage urbain. Ces voies navigables sont polluées par les eaux usées domestiques et industrielles et les déchets solides déchargés dans les canaux. Le système d'écoulement est inadéquat,

desservant principalement les districts centraux. Le système est dégradé et provoque des inondations dans plus de 50 sites pendant un à deux jours en moyenne pendant la saison des pluies. Or les berges des rivières et des canaux concentrent la majorité des quartiers pauvres.

Les autorités de la ville ont décidé de combattre ces problèmes depuis plusieurs années. Elles ont organisé une association officielle avec les agences des principaux pays donateurs pour une assistance technique et financière. La coopération internationale et bilatérale prévoient un programme concernant la santé publique, le système sanitaire, les réseaux d'évacuation des eaux et le transport. Il s'agit d'inverser la tendance à la détérioration de l'environnement urbain et à l'augmentation de la pauvreté urbaine et d'alléger les contraintes sur la productivité économique.

Le projet d'amélioration du système sanitaire et urbain du canal THLG vise l'amélioration de la qualité de vie dans l'environnement du canal THLG, et surtout le long du canal, en réduisant la pollution et la dégradation de l'environnement et en augmentant l'activité économique et le développement communautaire. L'objectif est aussi le renforcement des initiatives de la communauté. Il s'agit également d'améliorer la gestion par les fonctionnaires locaux et les institutions de la ville, des problèmes de pollution des canaux et de dégradation de l'environnement urbain.

Le projet, fondé sur des études approfondies, doit apporter des solutions appropriées dans le domaine des déchets solides, du traitement des berges et de l'eau usée mais aussi dans le développement socio-économique. Quelques-unes des solutions proposées serviront de test. Un projet pilote a été organisé pendant une période de mise en oeuvre de trois années, avec un budget total de 220 millions BEF dont 175 millions de BEF accordé par la Belgique et 45 millions de BEF par le Viêt-nam.

Ce projet a bénéficié de l'expérience du projet du canal Nhieu Loc-Thi Nghe. Il fait suite à une étude de faisabilité du PNUD et devrait se poursuivre à une échelle plus large.

Ce projet, en grande partie francophone associe des experts belges, suisses et français. Les partenaires vietnamiens sont largement représentés : ville, districts, quartiers, associations, habitants, ONG.

Ce projet de réhabilitation de quartier intègre l'amélioration des infrastructures, des équipements collectifs et des services urbains.

Les aspects techniques et institutionnels de sa composante environnementale doivent aussi être soulignés :

- réaménagement du canal et de son site ;
- amélioration du système de collecte des déchets ;
- implication du district et de la ville dans la gestion environnementale ;
- programmes de sensibilisation aux questions environnementales via des programmes de formation et de communication.

L'insertion socio-économique des habitants les plus pauvres est largement prise en considération et dans le contexte vietnamien, les moyens mis en oeuvre restent novateurs et ambitieux :

- réduction des droits d'accès à la propriété (coût moindre des logements, crédits adaptés) ;
- régularisation des habitants illégaux ;
- soutien aux activités économiques (y compris dans le secteur informel).

Enfin du point de vue de la méthode, la participation des habitants est une dimension importante du projet. Ces derniers participent à la conception des appartements, estiment les budgets, évaluent leurs contributions. Les modes de relogement font également l'objet de négociations. Par ailleurs, les attentes des habitants en matière d'équipements ont fait l'objet d'enquêtes.

Toutefois, des moyens financiers conséquents et un savoir-faire spécifique restent déterminants dans ce projet et posent de fait la question de sa reproductibilité à une échelle plus large.

3. L'analyse des projets APD à Hô Chi Minh Ville et Hanoi

Le rapport sur Hô Chi Minh Ville analyse les liens entre la politique urbaine de Hô Chi Minh Ville et les projets APD.

Un parallèle peut être établi entre les caractéristiques du développement de la ville et les projets APD avant 1997 et après 1997.

L'auteur présente des statistiques et des prévisions par secteurs (part des projets APD dans les transports, l'adduction d'eau, l'environnement, l'assainissement, la santé et l'éducation, la gestion notamment).

Des remarques et des recommandations sur les questions de délégations et de transferts sont abordées à la fin du rapport.

Le rapport sur Hanoi dresse un bilan et des perspectives sur les projets APD sur la période 2002-2005. Dans un deuxième temps il aborde les limites et les difficultés dans l'utilisation des capitaux des APD. Des propositions sont exposées en dernière partie, pour accroître l'efficacité des projets APD

La synthèse finale est rédigée à partir de neuf rapports intermédiaires portant sur :

- les enquêtes du canal Tan Hoa- Lo Gom (HCMV)
- une étude sur le canal Nhieu Loc -Thi Nghe (HCMV)
- une étude sur l'autoroute Est-Ouest (HCMV)
- une étude sur l'aménagement du carrefour Vong (Hanoi)
- une étude sur l'évacuation des eaux usées et pluviales de Hanoi
- la synthèse générale sur les projets APD à Hô Chi Minh Ville
- la synthèse générale sur les projets APD à Hanoi
- le colloque de restitution sur les travaux de Hanoi et Hô Chi Minh Ville

ECHEANCIER DES RECHERCHES

Objectifs	Première phase mars 2002-mars 2003	Deuxième phase mars 2003- janvier 2004
<p>Equipe LTMU/SEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordination du travail des équipes de Hô Chi Minh Ville et Hanoi ▪ Orientations méthodologiques ▪ Synthèse des résultats 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aide à la constitution des équipes de recherche de Hô Chi Minh Ville et Hanoi (choix des partenaires, mise au point budgétaire et objectifs de recherches) ▪ Réflexion sur le choix des études de cas, élaboration du système d'acteurs à interroger et d'un guide d'entretien pour les enquêtes qualitatives ▪ Elaboration d'un rapport de synthèse sur les premiers résultats (enquête et analyse générale) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Co-organisation d'un séminaire de restitution des résultats à Hô Chi Minh Ville ▪ Synthèse globale des résultats en coordination avec les équipes vietnamiennes partenaires
<p>Equipe de Hô Chi Minh Ville (IER et ODAP)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse générale des APD 2. Etude de cas 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Rapport : panorama des projets APD à HCMV 2 Enquête qualitative auprès des acteurs du projet du canal Tan Hoa Lo Gom <ul style="list-style-type: none"> ▪ Retranscription des entretiens réalisés ▪ Synthèse des entretiens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enquête auprès des acteurs de l'autoroute Est-Ouest ▪ Etude sur le projet Nhieu Loc Thi Nghe ▪ Synthèse des résultats
<p>Equipe de Hanoi (HISEDS).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse générale des APD 2. Etude de cas 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Rapport : bilan et perspectives des projets APD à Hanoi 	<p>Enquête sur deux projets d'aide japonaise : un projet d'adduction d'eau et un projet routier. Synthèse des résultats.</p>

Première partie

Contexte urbain et panorama général des projets APD à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi

Chapitre I Le contexte général des APD : rappel du développement métropolitain de Hô Chi Minh Ville et Hanoi

Hanoi et Hô Chi Minh Ville sont soumises à une croissance urbaine forte, dont une grande part est induite par la croissance économique impulsée avec le « renouveau ». La polarisation autour de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville tend à se développer dans la mesure où le développement urbain est favorisé par la stratégie d'urbanisation des grands pôles existants. Ces villes posent ainsi un défi aux autorités publiques.

Dans ce contexte de transformation urbaine accélérée, l'avenir de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville suscite de nombreuses interrogations. Malgré une image séduisante, Hanoi offre des conditions de vie relativement précaires, car comme Hô Chi Minh-Ville, la ville est surpeuplée. La population de la capitale vietnamienne a quadruplé en trente ans, alors que la surface de logement n'a fait que doubler. Faute de financements publics, malgré le développement croissant des constructions privées souvent illicites, la construction de logements s'est effondrée. Par manque d'entretien des bâtiments et des infrastructures, la ville est aujourd'hui dégradée et sous-équipée. Les transports en commun sont désorganisés. Mais surtout, comme à Hô Chi Minh-Ville, les problèmes hydrauliques et d'assainissement atteignent des seuils critiques : inondations, pollution des eaux, risques de rupture de digues, etc. Or, la qualité du cadre de vie de Hanoi est étroitement liée à l'équilibre écologique de la ville. La ville est située au centre du fleuve Rouge, à une centaine de kilomètres de la mer de Chine. Au-delà de son témoignage historique, Hanoi apparaît aussi comme un miracle de rencontre entre la ville et l'eau. Ces questions de développement urbain posent le problème du développement urbain durable de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville.

Juste avant la crise asiatique, dix ans après le lancement de la politique du « renouveau », les jugements des visiteurs à Hanoi et à Hô Chi Minh-Ville semblaient sans appel. Hanoi et Hô Chi Minh-Ville étaient devenues deux grands chantiers livrés aux mains des promoteurs privés. En effet, la physionomie de ces deux villes, et notamment celle de Hô Chi Minh-Ville, était complètement bouleversée, le rythme des constructions en pleine expansion.

Hô Chi Minh-Ville comptait en mai 1997, une cinquantaine d'ouvrages modernes qui étaient ou devaient être réalisés, d'un coût total de 2,5 milliards de dollars, soit 45% des investissements étrangers¹. Selon les statistiques du département de la construction, à la fin du mois de mai 1996, 72 immeubles de plus de huit étages avaient reçu une licence ou une approbation de construction. Ces projets concernaient des hôtels, des immeubles d'appartements, des bureaux, des centres commerciaux avec des parkings. Ces derniers étaient situés dans les 800 hectares de la zone centrale de Hô Chi Minh-Ville. Parmi ces immeubles, 41 projets étaient déjà réalisés ou en cours de construction, 17 étaient sur le point d'être construits et 14 avaient reçu une approbation pour leurs plans de construction. Les 41 immeubles déjà réalisés ou en cours de construction totalisaient 825 233 m² et avaient une moyenne de 16 étages. Les 17 projets prêts à être construits totalisaient 937 325 m² et avaient une moyenne de 19 étages. Les 14 projets ayant reçu une approbation de principe totalisaient 469 500 m². Dans le domaine de la construction de bureaux, il y avait, en juillet 1996, 40 immeubles en construction, 20 projets dont la licence avait été acceptée et une quarantaine de projets en gestation.

¹ Cf. « Hô Chi Minh-Ville développe de toute urgence son urbanisation », in *Le Courrier du Vietnam*, 18 mai 1997, p. 5.

A Hanoi, entre 1992 et 1996, environ 120 immeubles avaient reçu une licence, 29 projets concernaient directement le centre de la capitale, 7 projets étaient particulièrement sensibles pour l'architecture du centre : le Golden Hotel, quatre complexes de luxe situés respectivement aux 38 Le Thai To, 24 Trang Tien, 19 Hang Bai et 2 Ngo Quyen et le Co Ngu Hotel situé rue Tranh Nien. Cependant, le schéma directeur d'ensemble de la ville était postérieur à l'acceptation de différents projets dont certains sont aujourd'hui remis en question.

Face à cette urbanisation accélérée plusieurs critiques en soulignent le caractère incontrôlé, portant atteinte au patrimoine urbain de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville.

En effet, à Hô Chi Minh-Ville, la majorité de ces grands projets hôteliers ou de bureaux est située à proximité ou à la place d'anciens bâtiments coloniaux.

A Hanoi, une liste importante de projets déjà réalisés peut aujourd'hui être constituée. Ces réalisations sont d'ailleurs répertoriées par des architectes de Hanoi, qui les estiment le plus souvent inadaptées au centre historique. Ils citent notamment, le *Hanoi Towers*, le *Hanoi Plaza* sur les ex-magasins réunis, l'*Hôtel Opéra* ou encore l'*Hoan Kiêm Hôtel*, mais aussi certaines réalisations en dehors du centre historique, comme le centre commercial *Daewoo*, construit finalement à la place d'un projet de parc.

Comme le *New World Hôtel* ou le *Saigon river side*, ces noms sont représentatifs des projets effectués. Ils s'attachent à des valeurs de nouveauté et de modernité, ne laissent qu'une faible place à la nostalgie, mais rappellent les sites les plus prestigieux des deux villes et tendent à s'y substituer par leur dimension.

Le *Hanoi Towers*, situé sur l'emplacement de l'ancienne prison coloniale française, est un des exemples de ce type de réalisation largement controversé. Ce projet faisait partie, d'une douzaine de projets d'hôtels et de bureaux similaires: essentiellement des tours d'une vingtaine d'étages, destinées à des complexes d'hôtels et de bureaux. L'ancienne prison coloniale, détruite pour faire place à la construction du *Hanoi Towers* ne présentait pas, selon les spécialistes, un très grand intérêt. Cependant, des vétérans du régime actuel emprisonnés durant la lutte révolutionnaire et des prisonniers de guerre américains se sont mobilisés à l'époque contre ce projet. Ces derniers souhaitaient voir conserver la prison au titre de mémorial. L'ampleur du projet *Hanoi Towers* est tel qu'il a également suscité la réaction de spécialistes de l'environnement urbain. La construction du *Hanoi Towers* sur le site de la prison aura des impacts significatifs sur les quartiers environnants. Comme le *Hanoi Plaza*, il devrait déplacer les principaux repères de la ville. Selon Fergus Maclaren² : « D'un point de vue esthétique, ces constructions vont obscurcir les percées visuelles et projeter de longues ombres, de même qu'elles modifieront la silhouette de la ville avec leurs dimensions et leurs nouveaux styles architecturaux ». Ces constructions impliqueront aussi des modifications dans les ressources de la ville, dans la mesure où elles requerront une concentration substantielle de la puissance électrique, et de l'adduction d'eau. Une publicité dans le *Vietnam Investment Review* souligne les avantages de ce complexe de bureaux et d'appartements-hôtels. Le *Hanoi Towers* se place stratégiquement au cœur de la ville. Il permet d'optimiser les relations d'affaires. Il comprend les derniers éléments de confort (réseau de communication, sécurité, etc.) et dispose d'un générateur électrique autonome.

² MACLAREN (Fergus T.), " La transformation de la construction dans le quartier français de Hanoi ", Faculté de Design Environnemental Université de Calgary, in *Séminaire régional restauration de quartiers de Hanoi, Hô Chi Minh-Ville, Hué, Danang, Luang Prabang, Phnom Penh, Ventiane*, 23-26 mai 1994, Institut d'Architecture de Hanoi et Institut d'Architecture de Montréal. (Inédit)

L'urbanisation accélérée de Hanoi et surtout de Hô Chi Minh-Ville s'effectuerait de manière spontanée, voire anarchique au gré des opportunités foncières et selon les désirs exclusifs des investisseurs internationaux. La localisation des investissements internationaux s'expliquerait en partie par le supplément de prestige et d'avantages que procure une localisation en centre ville³. Mais cette préférence pour le centre n'explique pas forcément l'ampleur des changements d'échelle. Certaines analyses⁴ expliquent ces tendances par les limites de la procédure de *joint-venture* et du système réglementaire vietnamien. La partie vietnamienne aurait tendance à surévaluer le prix des terrains pour obtenir des parts supplémentaires. Il en résulterait une augmentation des prix fonciers, une exploitation maximale des parcelles, qui conduirait à la verticalisation des nouvelles constructions. Or, selon cette même analyse, il n'existerait pas de réglementation d'urbanisme, de normes globales s'appliquant à l'ensemble de la ville. Le caractère coutumier du droit du sol induirait une gestion pragmatique et une délivrance souple des permis de construire. En l'absence de réglementation concernant les hauteurs ou les densités à l'échelle de la ville, les autorités administratives se trouveraient désarmées et le prix du foncier serait le seul facteur déterminant. D'autres analyses⁵ imputent la souplesse des réglementations et l'absence de contrôle de l'urbanisation et plus particulièrement dans le cas de Hô Chi Minh-Ville, à la relative autonomie des autorités territoriales par rapport aux autorités centrales. Toutefois, cette thèse du développement incontrôlé de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville ne nous satisfait pas.

En effet, la thèse du développement urbain incontrôlé suppose que les autorités publiques laissent libre cours à l'urbanisation de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville, sans se soucier de la conformité des réalisations aux plans d'urbanisme ; or, nous pouvons nous demander si l'urbanisation actuelle ne répond pas en fait, aux vœux des planificateurs. Il semble, en réalité, que des choix normatifs se soient opérés tant à l'échelle de la société vietnamienne, qui viserait le rattrapage économique, qu'à l'échelle urbaine, où les documents d'urbanisme inscriraient les opérations immobilières comme partie intégrante des futurs projets de développement.

1. Les grands travaux ou la modernisation urbaine

La reconstitution de la carte des réalisations immobilières, dans les centres de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville, permet de situer et de recenser les nombreux projets immobiliers lancés depuis le début des années 1990.

Les grands travaux qui constituent un des aspects de la politique de modernisation urbaine sont délégués par l'Etat aux investisseurs étrangers qui réalisent ainsi une fraction des objectifs de la politique de modernisation urbaine et en deviennent les entrepreneurs. En effet, les réalisations immobilières effectuées à Hanoi et Hô Chi Minh-Ville, s'apparentent à des constructions de prestige souvent monumentales et se substituent ainsi à une politique de grands travaux conduite par l'Etat ; elles peuvent être mises à l'actif des actions de modernisation, dans la mesure où ces réalisations répondent aux images du schéma directeur, qui s'approprie la paternité du caractère moderne et international de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville.

³ L'économie spatiale donne une explication à ce type de localisation avec le concept « d'effets d'agglomération positifs ».

⁴ Commentaires du rapport d'information déposé par la commission de la production et des échanges « *sur le développement économique du Vietnam et ses conséquences en matière d'urbanisation* » (rapport d'information 2816 de l'Assemblée nationale enregistré le 28 mai 1996).

⁵ PROUZET (Michel), NGUYEN TRONG (Nam Tran), "Viêtnam 1990 : Orthodoxie et pragmatisme", *Études Foncières*, n° 48 ; sept. 1990, pp. 50-53.

La majorité des constructions en préparation, en cours ou déjà achevées, est située dans le centre actuel de la ville (district 1). Le long des berges de la rivière de Saigon (rue Ton Duc Thang, l'ex-boulevard Luro) et le long de certains grands axes comme le boulevard Nguyen Hue (l'ex-boulevard Charner), les réalisations sont particulièrement nombreuses. Ce quartier est, en fait, le centre financier de la ville où siègent de nombreuses banques. Les investisseurs apprécient particulièrement l'ancien quartier colonial, caractérisé par un maillage orthogonal des voies et par une bonne infrastructure. La programmation des grands travaux implique, dans le cas de Hô Chi Minh-Ville, une reconstruction du centre sur lui-même. Ainsi, la plupart des nouveaux immeubles sont situés à proximité ou à la place d'anciens bâtiments coloniaux. Les édifices les plus centraux (les Messageries Fluviales, la Justice de Paix, le ministère des Communications) sont la cible de projets internationaux de prestige. Un cinquième du parc des équipements publics aurait disparu par rapport à son évaluation dans les années 1950. La construction des programmes neufs s'effectue également sur des parcelles nues. A l'instar du développement des métropoles de la région, la reconstruction du centre sur lui-même est marquée par la discontinuité. Comme le remarque l'architecte Nguyen Quoc Tong, « aucun respect n'est accordé à la structure parcellaire préalable : généralement, on groupe un ensemble de petites parcelles pour en constituer une grande sur laquelle on construira une immense tour ⁶ ».

Les réalisations effectuées dans le centre de Hô Chi Minh-Ville se caractérisent par leur style ultra moderne. Il s'agit pour la plupart de tours atteignant parfois 35 étages. Cette architecture fait l'objet d'un certain nombre de critiques. Selon Hervé Desbenoit ⁷ « ce design futuriste est en coupure totale avec le contexte urbain ». Par ailleurs, le traitement des rez-de-chaussée et des ouvertures sur l'extérieur est minimaliste. Comme le souligne Nguyen Quoc Thong « le problème esthétique du centre-ville est souvent subordonné à celui de la rentabilité financière ». En outre, le problème de la préservation du patrimoine urbain n'est pas toujours pris en compte dans la rénovation urbaine du centre ancien, surtout dans le début du processus de modernisation urbaine des villes ⁸. Mais l'urbanisme vertical qui se dessine à Hô Chi Minh-Ville n'est-il pas recherché précisément parce qu'il permet d'identifier Hô Chi Minh-Ville à ses consœurs d'Asie du Sud-Est et qu'il assoit son image de métropole internationale ?

Le centre de Hô Chi Minh-Ville suit en fait, le modèle de développement exercé dans le réseau des grandes métropoles de la région. Ce modèle de centre d'affaires et de commerce international correspond au type de *Central Business District* (CBS). Ces centres sont caractérisés par la verticalité et la densité des constructions, exprimées par les hôtels, les bureaux, les complexes commerciaux et les appartements de luxe. « Ces réalisations déterminent les nouvelles formes de fabrication de la centralité urbaine et symbolisent la modernité et la réussite économique ⁹ ». Ainsi les constructions, réalisées dans le centre de Hô Chi Minh-Ville, concernent-elles la réalisation de grands hôtels de classe internationale (New World Saigon, Saigon Prince, etc.), dotés de nombreux services pour les entreprises (salle de conférence, bureaux) et plus récemment les immeubles de bureaux ou *business center* ont fait leur apparition à Hô Chi Minh-Ville (Saigon Centre, Saigon Center, Saigon Tower, Regency Chancellor ...). Ces immeubles de bureaux sont souvent associés à des centres commerciaux. Ce nouveau marché

⁶ FOUCHIER (Vincent), « Hong kong: l'extrême densité », in *Urbanisme*, Septembre 1995, n°285, pp. 12-20.

⁷ DESBENOIT (Hervé), *L'urbanisme de Hô Chi Minh-Ville, perspectives et projets des services municipaux*, Rapport de synthèse, Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon, 1995, 79 p.

⁸ Cf. NGUYEN (Quoc Thong), *Etudes sur la transformation morphologique du centre ancien de Hanoi (Vietnam), le cas du « quartier français »*, Mémoire de DEA, sous la dir. de C. Goldblum, Université de Paris I, Université de Paris VIII (Institut Français d'Urbanisme), Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, juin 1996, p.18.

⁹ GOLDBLUM (Charles), « L'Asie du Sud-Est » pp. 169-186, in *Le monde des villes*. Panorama urbain de la planète (sous la direction de Thierry PAQUOT), Paris, Ed. Complexe, 1996, 699 p.

semble désormais remplacer la construction d'hôtels dont le marché serait actuellement saturé. La plupart de ces constructions sont le fruit de *joint-venture*¹⁰ entre des sociétés vietnamiennes et des investisseurs asiatiques : Hong Kong, Singapour, Corée du Sud, Taiwan, ... Ce type de partenariat est particulièrement révélateur du transfert à la fois des modèles de développement économique, mais aussi des modèles architecturaux et de l'effet de fascination qu'exercent ces pays pour le Viêt Nam. Notons également la participation de groupes occidentaux : Australie, USA, Allemagne et Angleterre, sans doute désireux de s'implanter au Viêt Nam afin de profiter d'une localisation avantageuse dans la région.

A la différence de Hô Chi Minh-Ville, les réalisations effectuées à Hanoi ne sont pas toutes concentrées dans l'ancien centre ville. Si nous constatons que le centre de Hanoi, et particulièrement, le quartier français, se constitue en nouveau quartier d'affaires, il faut aussi noter la construction de nouveaux quartiers d'affaires, situés en dehors du quartier ancien, comme le lac Tây.

Malgré la construction de nouveaux immeubles au sein de l'ancien centre de Hanoi, il faut aussi souligner que l'ancien centre et particulièrement le quartier français, connaît d'autres actions de modernisation liées à la réhabilitation de certains bâtiments. C'est le cas du théâtre municipal et des villas coloniales. Cette forme de modernisation du quartier français permet à la fois de valoriser le patrimoine architectural et urbain, mais aussi de promouvoir ce quartier auprès des investisseurs. La tendance actuelle est le développement d'une architecture « néoclassique », qui permet de conserver le caractère de l'architecture coloniale du quartier français, tout en accueillant de nouveaux investisseurs. La construction de l'Hôtel Opéra est exemplaire, car elle illustre la double stratégie de valorisation et de promotion du patrimoine. Au-delà d'une politique de protection du patrimoine, il faut surtout interpréter les actions de réhabilitation comme une stratégie globale de modernisation de Hanoi.

Toutefois, depuis la fin des années 1990, les schémas directeurs de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville ont fait l'objet d'une révision. Le principe de cette révision est le même pour les deux villes. Il s'agit principalement de définir deux types de développement urbain : un développement urbain restreint au centre ville et un développement plus extensif à la périphérie et, en particulier, dans les villes nouvelles. L'objectif est principalement de dédensifier le centre des villes et de construire de nouvelles zones d'habitation, proches de nouvelles zones d'activité. Les conséquences de cette nouvelle stratégie tendent à introduire la notion de protection de l'ancienne ville ; c'est le cas plus particulièrement à Hanoi, mais aussi à Hô Chi Minh-Ville. Après une stratégie d'incitation au développement, se met ainsi en place une stratégie de contrôle du développement.

2. La limite de la modernisation urbaine : l'environnement comme facteur limitant de la croissance urbaine

Si les autorités publiques parviennent à orchestrer les actions de modernisation urbaine par rapport à l'esprit du schéma directeur, elles n'en gèrent pas forcément les impacts en termes urbains. En effet, la stratégie de délégation aux investisseurs internationaux permet de doter la ville à moindres frais d'une politique de grands travaux et de nouveaux centres tertiaires

¹⁰ Les *joint-venture* peuvent s'établir entre un ou plusieurs partenaires vietnamiens et un ou plusieurs partenaires étrangers, entre le gouvernement de la République Socialiste du Viêt Nam et un gouvernement d'un pays étranger, entre une société mixte et une personne physique ou morale étrangère. Pour le secteur privé, seules les sociétés vietnamiennes - ayant la personnalité morale, agréées et enregistrées auprès des comités populaires de province, des villes ou des zones spéciales, sous l'autorité directe du gouvernement central,- sont habilitées à contracter avec un investisseur étranger. Une licence du ministère de la Planification et des Investissements est alors nécessaire.

internationaux, mais les conséquences sur les ressources de la ville ne sont pas maîtrisées. Par ailleurs, la délégation de la construction de logements aux habitants permet de doter la ville d'un parc résidentiel privé, mais ce parc a aussi un impact négatif sur l'environnement urbain. La prise en compte de l'environnement urbain pose le problème des limites de la politique de modernisation urbaine, fondée sur une stratégie de délégation aux acteurs privés internationaux. Ainsi, face à la réalité du développement de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville des écarts à la norme surgissent par rapport au schéma directeur, dans la mesure où les normes concernant l'environnement urbain ne sont pas atteintes.

En effet, la modernisation urbaine ne réalise qu'une partie de l'idéal de développement, exprimé par le schéma directeur. Le schéma directeur prévoyait la modernisation des villes de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville par le biais de l'internationalisation et de la tertiarisation, mais un second volet concernait également les aspects spécifiques au développement urbain voire même, au développement urbain durable. Or, la modernisation urbaine ne résout pas la question des problèmes d'environnement urbain rencontrés à Hanoi et à Hô Chi Minh-Ville et qui mettent en péril leur développement à long terme. Bien au contraire, les constructions, issues de la politique de modernisation urbaine, remettent souvent en cause l'écosystème des villes.

Ainsi, la limite de la modernisation urbaine, telle qu'elle se pratique à Hanoi et à Hô Chi Minh-Ville, apparaît-elle dans l'incapacité des opérations d'urbanisme ponctuelles ou coupées du contexte urbain général, comme dans le cas des villes nouvelles, de pallier les carences de l'environnement urbain et de susciter un développement urbain durable. La mise en œuvre de la modernisation urbaine ne permet donc pas de remédier aux questions liées aux infrastructures, qui se posent pour la totalité des villes de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville. Pire encore, les réalisations immobilières internationales sont porteuses d'une dynamique urbaine particulière, qui se heurte à la réalité urbaine existante. La pression exercée par ces réalisations sur les réseaux urbains (assainissement, adduction d'eau, électricité) menace alors à terme le développement de la ville.

Ces écarts à la norme par rapport au schéma directeur sont liés à la stratégie particulière des investisseurs étrangers. Ces derniers calculent étroitement leur profit et la rentabilité de leur construction, assurent le fonctionnement isolé de leur bâtiment, mais ne participent pas à l'urbanisation générale de la ville. Les nouveaux immeubles comprennent des équipements autonomes en matière d'eau et d'électricité. La limite d'une telle urbanisation est le développement d'enclaves autonomes et modernes côtoyant des morceaux de ville sous-intégrés. La délégation de la modernisation aux investisseurs privés internationaux trouve ainsi ses limites.

C'est pourquoi, à l'instar des grandes métropoles de la région, Hanoi et Hô Chi Minh-Ville tendent à se moderniser « par fragments indépendants de taille croissante, sans égard pour le système d'ensemble ¹¹ ». Ainsi, à Hô Chi Minh-Ville, la modernisation urbaine n'exclut-elle pas la persistance de bidonvilles définis sous l'aspect de : « la prolifération de pseudo-villages et d'espaces sous-intégrés associés à un ensemble hétérogène et très diversifié d'activités, regroupées sous le vocable de secteur informel ou de circuit inférieur ¹² ».

Les limites de la modernisation urbaine pose la question de la réalisation d'actions de développement urbain. L'acteur public conduit parallèlement à des actions de modernisation,

¹¹ Cf. GOLDBLUM (Charles), « L'Asie du Sud-Est » pp. 169-186, in *Le monde des villes. Panorama urbain de la planète* (sous la direction de Thierry Paquot). Ed. Complexe, 1996, 699 p. Citation reprise par NGUYEN QUOC TONG (1996).

¹² GOLDBLUM (Charles), *Métropoles de l'Asie du Sud-Est, Stratégies urbaines et politiques du logement*, l'Harmattan, Paris, 1987, p.11. Citation reprise par NGUYEN QUOC TONG (1996).

des actions de développement qui constituent le deuxième volet de la nouvelle politique urbaine vietnamienne. Les éléments d'analyse de ce type d'action sont donnés par l'intermédiaire du schéma directeur, qui définit une norme de développement idéale en matière d'environnement urbain. Ces actions de développement urbain comprennent des segments de politiques urbaines, notamment dans le domaine de l'environnement et du logement.

De telles actions peuvent être appréhendées par les interventions de l'acteur public, qui peuvent paraître spectaculaires, comme dans le cas de la protection de la digue de Hanoi. Elles apparaissent également au cours de créations institutionnelles, par exemple avec la création d'un ministère de l'environnement, mais elles peuvent aussi se fonder, tout comme la mise en œuvre de la modernisation urbaine, sur la délégation massive aux acteurs privés mais aussi aux acteurs internationaux. Une fois encore, la délégation à de multiples acteurs (habitants, institutions internationales, investisseurs, experts) permet de réaliser la nouvelle politique urbaine vietnamienne.

Ainsi, comme pour les actions de modernisation urbaine, le développement urbain reste conduit par l'acteur public qui délèguera une partie des actions de développement urbain aux acteurs privés et aux acteurs internationaux. La clef de cette mobilisation tourne autour de l'utilisation très en vogue, au Viêt Nam et à l'échelle internationale, du concept de développement durable, sensé attirer les crédits internationaux et les programmes de développement internationaux. En effet, le concept de développement durable rappelle aussi que l'environnement reste un facteur limitant de la croissance économique.

La question de l'amélioration de l'environnement urbain se pose, au-delà de la rénovation des infrastructures de transport. Ainsi, de nouvelles préoccupations sont-elles affichées concernant notamment la question de l'eau et des pollutions.

A Hô Chi Minh-Ville, les responsables chargés de l'urbanisme soulèvent en particulier la question de la pollution des canaux et celle de la pollution de l'air, liée aux problèmes des transports individuels (multiplication des motos). Par ailleurs, la ville tout comme Hanoi, est intimement liée à l'eau, elle s'est développée au bord de la rive droite de la rivière de Saigon, dont les méandres ont formé des canaux ou arroyos. A Hanoi, la multiplication de projets immobiliers au bord des lacs a remis en cause l'organisation hydraulique de l'ensemble de la ville. Les problèmes de drainage, d'assainissement et d'adduction d'eau se posent à plusieurs échelles de la ville de Hanoi.

Les questions d'environnement urbain se posent dans un nouveau contexte d'urbanisation, alors que la contrainte environnementale vietnamienne est particulièrement forte et qu'elle tend à s'accroître.

Cette dimension globale des problèmes d'environnement souligne l'interdépendance accrue entre zones rurales et zones urbaines vietnamiennes. La dégradation de l'environnement en milieu rural affecte également le milieu urbain. Certains spécialistes ont constaté la hausse de la température de la ville de Dalat suite à la destruction de centaines d'hectares de forêts à proximité de la ville. Par ailleurs, les problèmes de pollutions urbaines ont évidemment des impacts importants sur le milieu rural. Les déchets non traités sont déversés dans les fleuves, et se retrouvent dans la mer et les rizières. La question de la déforestation ne se pose pas seulement par rapport au développement de l'agriculture, mais aussi par rapport au développement urbain. Ces interdépendances incitent certains acteurs à redéfinir les termes de la croissance en s'attachant à la notion de développement durable. C'est le cas notamment des acteurs de l'environnement, comme le comité de l'environnement de Hanoi qui s'attache explicitement à la notion de développement durable.

« Hanoi a compris l'expérience amère des capitales de quelques pays voisins ayant à payer bien cher leur mauvais comportement à l'égard de l'environnement dans le processus de développement. D'un autre côté, la ville de Hanoi, comme le gouvernement du Vietnam, est conscient de sa responsabilité devant le peuple, de la nécessité d'entreprendre un travail pour garantir le développement durable du pays, et par cela apporter sa part modeste dans l'œuvre de protection de l'environnement mondial »¹³.

La gestion des déchets et de l'eau change de dimension. Des priorités d'ordre différent peuvent apparaître, allant de la dégradation du cadre de vie aux conséquences néfastes pour la santé des habitants. Ainsi, la fragilité de l'écosystème de Hanoi est notamment apparue en raison de la complexité de la gestion de l'eau et des lacs. Des secteurs de la ville, comme celui de la digue du fleuve Rouge, apparaissent particulièrement représentatifs de cette situation.

Au-delà de l'urgence des problèmes à résoudre et de la légitimité de la notion de développement durable, il semble nécessaire de s'interroger sur les enjeux politiques de la prise en compte de l'environnement par les décideurs vietnamiens.

Nous pouvons signaler qu'au Viêt Nam, comme dans d'autres pays, plusieurs types d'obstacles peuvent s'opposer à des principes de protection. La gestion des ressources naturelles et des sites peut se heurter au découpage administratif territorial dont la logique ne correspond pas forcément à une logique de protection.

Or, dans le contexte vietnamien, la qualité du cadre de vie peut être considérée comme un avantage comparatif sur le marché des localisations en Asie du Sud-Est. Certaines opérations ou un discours d'intentions peuvent alors s'inscrire dans une stratégie d'attraction des investisseurs. Il reste donc à savoir si un programme systématique de protection des sites naturels ou culturels peut aussi s'inscrire dans un projet ambitieux de développement.

Dans des villes comme Hanoi et Hô Chi Minh-Ville, des solutions techniques sont envisagées : le marché de l'équipement urbain intéresse un grand nombre d'entreprises désireuses de s'implanter au Viêt Nam. Cependant, les responsables vietnamiens prennent aussi en compte des questions relatives au choix d'urbanisation. A titre d'illustration, la question de la prise en compte des habitants dans la politique de gestion de l'environnement apparaît comme un révélateur d'enjeux situés en dehors des finalités de la protection de l'environnement.

Les nouvelles préoccupations en matière d'environnement semblent surtout s'inscrire dans la prise de conscience du facteur limitant de l'environnement dans la croissance économique. Si les grandes villes sont définies comme les principaux centres de développement économique, les facteurs de croissance urbaine, comme la pression démographique et économique, se traduisent par des effets d'agglomération négatifs et peuvent limiter cette croissance.

Depuis les réformes économiques de la moitié des années 1980, la concurrence entre les villes est caractérisée par une assez grande flexibilité dans l'application du droit vietnamien en matière d'investissements fonciers. Certaines opérations immobilières illustrent les prérogatives actuelles de rattrapage économique et urbain du Viêt Nam et l'importance de sa contrainte financière. Ces opérations posent la question de l'impact sur l'environnement de l'urbanisation accélérée, conçue comme le moteur de la croissance économique et forme majeure de la modernisation.

Le problème de la gestion des ressources naturelles, et notamment de l'eau, peut être perçu comme d'autant plus complexe que la contrainte démographique est importante. A Hanoi comme

¹³ Bui Tâm Trung, vice-président du comité de l'environnement de Hanoi et président de l'association pour la conservation et la protection de l'environnement de Hanoi.

à Hô Chi Minh-Ville, les problèmes hydrauliques et d'assainissement atteignent des seuils critiques. A Hanoi, les nombreux lacs ont un rôle important dans le système écologique de la ville, notamment en période de crue. A Hô Chi Minh-Ville l'eau est omniprésente, les cours d'eau et les canaux qui parcourent la ville fluctuent selon les saisons, et le fleuve de Saigon. Cette présence est cependant mal maîtrisée. La gestion de l'eau se heurte aussi à la question de la pollution industrielle. Dans le cas de Hanoi, « de récentes études environnementales ont observé une diminution de la superficie du lac de l'Ouest de 20% durant les vingt dernières années. Les autres lacs comme Giang Vo et Ba Mau voient leur rivage disparaître entre les mains de promoteurs immobiliers, ou bien sont menacés dans la totalité par l'assèchement ».¹⁴

A Hô Chi Minh-Ville, un effort soutenu, sur une durée de 10 à 15 ans, sera nécessaire pour résoudre les problèmes d'adduction d'eau et de drainage. Selon l'analyse de l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), les travaux nécessaires sur le réseau d'égout sont de l'ordre de grandeur de ceux exécutés à Paris à la fin du XIX^{ème} siècle. Un projet de construction d'une usine (Hoc Mon) pour puiser l'eau de la nappe phréatique profonde est en cours de réalisation. Les projets d'agrandissement des réseaux en adduction d'eau concernent le développement de l'usine de traitement de Hoa An, et du réseau de Hoa Mon ainsi que l'extension du réseau de distribution. Cependant, ces projets ne permettront pas de satisfaire la demande. L'amélioration du réseau de drainage de Hô Chi Minh-Ville est l'une des grandes priorités des pouvoirs publics. Mais aucun projet d'amélioration global du système de drainage n'a été approuvé, car le budget est surtout utilisé pour les travaux de réparation localisés. Le plus grand projet en considération est l'assainissement du Nhieu Loc-Thi Nghe. Le réseau Tan Hoa-Lo Gom, où la pollution industrielle s'ajoute aux effluents ménagers, est considéré comme la seconde priorité. D'ici 2010, les autorités prévoient l'installation d'un système de traitement de toutes les eaux usées.

Selon un certain nombre d'analyses, la croissance démographique et la croissance économique seraient les deux facteurs déterminants de la dégradation de l'environnement au Vietnam¹⁵. Les cas de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville illustrent des effets d'agglomération négatifs : la pression démographique et économique se traduit par la pollution de l'air et de l'eau, et par les questions d'évacuation de déchets. Dans ces villes, où l'urbanisation s'accélère, les poussières des travaux de construction s'ajoutent aux gaz d'échappement des véhicules individuels souvent très polluants comme les motos d'occasion.¹⁶ La pollution de l'air provoquée par les rejets de l'industrie et du trafic urbain est particulièrement problématique à Hô Chi Minh-Ville¹⁷.

¹⁴ Cf. MACLAREN (Fergus T.), « La transformation de la construction dans le quartier colonial français de Hanoi », Faculté de Design Environnemental Université de Calgary, texte inédit issu du Séminaire régional restauration de quartiers de Hanoi, Hô Chi Minh-Ville, Hué, Danang, Luang Prabang, Phnom Penh, Ventiane, 23-26 mai 1994, Institut d'Architecture de Hanoi et Institut d'Architecture de Montréal.

¹⁵ Cf. COSAERT (Patrice), *Gestion de l'Environnement et Aménagement de l'Espace au Vietnam*, Laboratoire de géographie humaine, Université des Sciences et Technologies de Lille. Il faut également rappeler que les destructions causées de 1961 à 1974 par l'aviation américaine ont largement contribué aux problèmes d'environnement.

¹⁶ « D'après une enquête récente dans quatre quartiers de Hanoi, la quantité de SO₂ y dépasse quatorze fois le seuil autorisé, celle de CO₂ le dépasse 2,7 fois, provoquant une augmentation dangereuse des maladies respiratoires. » Cf. NGUYEN (Duc Nhuan), ouvrage collectif, *Le Viet Nam post-révolutionnaire 1975-1985*, Ed. l'Harmattan, 1987, p.27-30.

¹⁷ L'agglomération est sous-équipée en transports collectifs. Plus de 90 % du trafic urbain relèvent des transports individuels. La pollution de l'air résulte notamment de la circulation anarchique des motos, des tricycles et de cars émettant des gaz mal brûlés, les centrales thermiques, usines de charbon rejetant dans l'atmosphère 40,2 tonnes annuelles de SO₂. En 1989, 26 000 cyclo-pousse étaient recensés contre 516 autobus. Les transports en commun sont assurés, entre autres, par les Lambretta, en vogue en 1975, qui peuvent transporter 10 personnes ou plus. Ce mode de transport est le plus apprécié par les suburbains distants des quartiers centraux de 10 à 5 km, car il est peu onéreux et pratique. Les autobus (516 unités en 1989, 1000 en 1975) transportent environ 300 000 personnes par

Nous pouvons souligner que des chercheurs vietnamiens ont signalé depuis longtemps le problème de la question de l'environnement urbain. Au cours de la décennie 1980, le sociologue NGUYEN Duc Nhuan faisait le constat suivant : "Les experts vietnamiens relèvent des seuils de pollution industrielle et urbaine assez critiques Les installations industrielles vétustes de Thàin-guyên, de Viet Tri et de Hanoi polluent assez gravement, avec leurs déchets et leurs eaux usées non traitées, les fleuves de Sông Cầu et Sông Hồng, les cours d'eau et les lacs ; de même la zone industrielle de Bìn Hoa menace la rivière Đông Nai. Par manque de système de traitement des eaux usagées, les égouts des grandes villes de Hanoi, Hàiphong, Hué et de Saigon polluent gravement les ressources en eau urbaine... »¹⁸.

A Hô Chi Minh-Ville, les problèmes d'assainissement restent non résolus depuis très longtemps. Les arroyos et canaux envahis par l'envasement causé par les détritiques, la végétation, les constructions dites "sauvages" ne peuvent assurer l'évacuation normale des eaux usées. Bien souvent, on demande de faire bouillir l'eau et la pression insuffisante entraîne des coupures d'eau. De même les coupures de courant sont fréquentes lorsque la production des centrales hydroélectriques de Tri An et de Da Nhim est perturbée par le manque d'eau, pendant la saison sèche, en particulier ¹⁹.

L'antagonisme entre la stratégie de modernisation urbaine des autorités vietnamiennes et la question de l'environnement urbain trouve son point d'orgue avec le scandale de la digue qui montre comment l'environnement urbain apparaît comme le facteur limitant de la croissance.

L'événement, qui a marqué la ville de Hanoi au cours de l'année 1995, peut constituer un épilogue à l'aménagement du secteur du lac Tây. Quelques mois après l'annonce des projets d'aménagement, de nombreuses constructions de plusieurs étages (villas, mini-hôtels) sont également apparues sur les abords inconstructibles de la digue Yên Phu qui longe le lac Tây. Celle-ci protège en fait l'ensemble de la ville de Hanoi lors des crues du fleuve Rouge. Au début de l'année 1995, le Premier ministre a fait procéder à la démolition de toutes ces constructions, il a également destitué de leurs fonctions les responsables de l'octroi des permis de construire illicites. Au-delà d'une affaire de corruption, ce scandale illustre moins la faiblesse d'outils réglementaires que le problème de l'application du droit. Il faut bien reconnaître que malgré l'appartenance des terres à l'Etat, il existe un vrai problème de contrôle du sol, notamment vis-à-vis des habitants et des constructions illicites²⁰ (Cf. fig. 53).

Les difficultés des autorités des deux villes à faire respecter le peu de règles dont elles disposent restent liées à la conciliation d'intérêts divers et contradictoires. Dans le cas de projets de valorisation du patrimoine, ces difficultés soulignent directement les limites de la politique de modernisation de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville. La libéralisation économique et la « politique de collaboration entre l'Etat et le peuple »²¹ ont, en effet, incité les habitants à intervenir dans le domaine de la construction.

jour. Cf. QUACH-LANGLET (Tâm), "Aperçu sur Hô Chi Minh-Ville 1990", in *Péninsule indochinoise: études urbaines*, Paris, Ed. l'Harmattan, 1992, pp. 207-222.

¹⁸ Cf. NGUYEN (Duc Nhuan), ouvrage collectif, *Le Viet Nam post-révolutionnaire 1975-1985*, Ed. l'Harmattan, 1987, p.27-30.

¹⁹ Cf. QUACH-LANGLET (Tâm), "Saigon, capitale de la république du Sud Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage", in *Péninsule indochinoise: études urbaines*, Paris, Ed. l'Harmattan, 1992, pp. 185-206.

²⁰ Entretien avec l'architecte en chef de Hanoi en juillet 1995.

²¹ L'Etat n'accorde plus d'aide directe à la construction. Il autorise les habitants à utiliser des terrains pour qu'ils construisent eux-mêmes leur logement.

Dans le quartier marchand des 36 rues de Hanoi, la construction, très en vogue, de mini-hôtels est surtout le fait d'investisseurs locaux et des habitants. Dans le contexte de pénurie de locaux, les habitants du quartier colonial français tentent de réaliser des plus-values sur leurs biens immobiliers ; les villas sont louées, ce qui se traduit par des transformations ou par la réalisation de travaux de restauration, qui peuvent s'opposer à d'autres principes de conservation. Les habitants aux revenus élevés de Hô Chi Minh-Ville investissent dans la construction de logement de luxe. Ces constructions prennent le plus souvent le modèle du compartiment chinois et utilisent des matériaux nobles, voire ostentatoires. Avec le prix élevé du foncier, les constructions ont tendance à être surélevées. Les autres habitants se contentent de rénover ou d'agrandir leur maison, et parfois d'aménager un commerce de rue. En absence de réglementation urbaine, ces constructions individuelles ne sont pas forcément cohérentes avec la stratégie affichée de prise en compte du patrimoine urbain. Cette stratégie de délégation vis-à-vis des habitants compte sur la débrouillardise des habitants les moins pauvres et permet à l'État de desserrer sa contrainte financière. Mais elle ne règle pas les problèmes de logement les plus importants.

Face à la résurgence des écarts à la norme, l'acteur public s'organise pour mettre en place une politique de développement urbain fondée sur les acteurs de l'environnement urbain. Après la mise en œuvre de la modernisation, il s'agit de mettre en place le second volet de la nouvelle politique urbaine vietnamienne qui devrait permettre de réguler l'urbanisation des villes de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville.

Face aux écarts à la norme, nous avons vu que les autorités sont susceptibles de reprendre en main en partie le développement de Hanoi, avec l'épisode de la digue ; mais également à Hô Chi Minh-Ville avec la mise en œuvre de vastes opérations de rénovation de l'habitat jugé insalubre, et par la mise en place de programmes de relogement qui s'inscrivent comme des actions visant la résorption des écarts à la norme. Cependant, nous pouvons nous interroger sur la nature de ces actions de développement urbain, qui visent la résorption des écarts à la norme et nous demander en quoi la prise en compte du développement urbain tend à évoluer vers des actions de développement durable.

Plusieurs catégories d'acteurs et plusieurs échelles d'interventions participent aux actions de développement urbain. Les actions d'expertises sont menées par trois catégories d'acteurs : les experts vietnamiens de l'environnement urbain, les experts étrangers, mais également les organisations internationales. Ces acteurs tendent à induire le développement d'une stratégie de développement durable. Toutefois, nous pouvons nous demander quelle sera l'utilisation de ces apports. En effet, la question clef pour une stratégie de développement durable tient à la place des habitants dans la ville. A ce titre, l'entreprise de correction des écarts à la norme peut paraître limitée.

La mise en place d'action de développement urbain et de correction des écarts à la norme en matière de résorption de l'habitat insalubre n'est-elle pas en fait la prolongation d'une politique de modernisation : modernisation des infrastructures d'une part, et rénovation urbaine d'autre part ? Cette dernière tendrait alors à chasser les habitants des centres villes, principalement certaines catégories d'habitants, en particulier les plus pauvres à savoir les migrants des zones rurales. Les vastes programmes de logements sont-ils destinés aux habitants des anciens bidonvilles ou sont-ils destinés à des catégories de populations jugées plus à même d'occuper le centre ville ? En effet, à Hô Chi Minh-Ville, une reconquête du centre et en particulier des canaux s'opère. Ces actions ne sont-elles pas destinées en dernier lieu à l'agrément des investisseurs et à des catégories aisées de la population ? La réinstallation des habitants ne ferait alors que déplacer la question des écarts à la norme à la périphérie des villes. Seule l'action des

ONG et des organisations de masse agissant à la marge avec des moyens limités pourraient pallier ces écarts à la norme.

Dans la mesure où les autorités contrôlent difficilement l'activité des habitants, quelle est la finalité des actions de relogement ? Seules de vastes opérations de relogement peuvent permettre de contrôler les habitants. Dans ces conditions les autorités ne passent-elles pas d'une stratégie de délégation voire de permissivité, à une stratégie de contrôle et ne reprennent-elles pas en main les rênes du développement de Hanoi et de Hô Chi Minh-Ville ? Dans ces conditions la correction des écarts à la norme tendrait plus à exclure les habitants qu'à les intégrer grâce à une stratégie de développement urbain durable.

3. La prise en compte de l'environnement urbain : le cas du schéma directeur de Hô Chi Minh Ville

Le schéma directeur de 2002 jusqu'à 2020 a été élaboré avec la participation de différents départements de la ville dont l'IER (Institut de Recherche Economique). En juillet 1998 le Premier ministre a approuvé les modifications faites au schéma directeur de 1996. Ces modifications s'appuient sur des réformes prévues jusqu'en l'an 2020.

Le schéma directeur de 1996 prévoyait une population de 5 millions d'habitants; celui de 1998 prévoit pour 2020 une population d'environ 10 millions d'habitants. Cette donnée constitue l'élément majeur de nouveauté de ce schéma : les 12 anciens districts (n°1, n°3, n°4, n°5, n°6, n°8, n°10, n°11, Tan Binh, Binh Thanh, Phu Nhuan, Go Vap) et les 5 nouveaux (totaliseraient une population d'environ 6 millions, auxquels s'ajouteraient 2 millions d'habitants considérés comme étant de passage. La superficie actuelle de la ville qui inclut les 5 nouveaux arrondissements (n°9, n°2, n°7, n°12 et Thu Duc), créés en 1997, est de 2 056,6 km². C'est sur cette base que les besoins en infrastructures ont été calculés.

Les 12 districts anciens totalisent 14 000 hectares, cette partie s'est développée depuis 300 ans. La population actuelle y est d'environ de 3,4 à 3,5 millions d'habitants. Pour l'an 2020, les autorités souhaitent que cette partie centrale ne dépasse pas un nombre d'environ 4 millions d'habitants. Dans cette partie on compte en moyenne 36 m² par habitant. Le schéma directeur se donne pour objectifs de résorber les quartiers d'habitat précaire, de déménager les usines polluantes, d'améliorer les canaux, d'augmenter la superficie consacrée aux espaces verts et à l'infrastructure routière, pour remédier au problème d'encombrement des réseaux.

Pour les 5 nouveaux districts le schéma directeur prévoit une densité moindre, soit 100 m² par habitant; ceci est possible, car ces districts disposent d'une surface de terrain plus grande. Selon les autorités, cette orientation permettra notamment de développer cette zone selon les critères du « développement durable ». Par exemple si dans la zone centrale on compte 10 m² de route par habitant, dans cette zone périphérique il sera consacré 20 à 30 % de terrain urbain pour la circulation.

Si dans la partie centrale on compte seulement 1 m² d'espace vert par habitant dans cette nouvelle zone on en aura 17 m².

La première direction du développement de la ville s'effectuera par le nord-est avec le district de Thu Duc en liaison avec la zone de Bien Hoa (zone industrielle appartenant à la province de Dong Nai). La deuxième direction de développement de la ville s'effectuera vers le sud, c'est à dire vers la mer.

Par ailleurs, l'aménagement de la ville est conçu de façon multipolaire. Outre les centres des district 1 et 3, l'idée est toujours de développer Thu Thiem²² dans le district 2, de l'autre côté de la rivière. De plus, les autorités souhaitent développer des centres régionaux à des portes d'entrées de la ville, comme Binh Chanh, Cu Chi, le district 7 (ancien Nha Be). Les 12 zones industrielles sont établies dans la périphérie de la ville.

Le schéma directeur prévoyait plusieurs zones industrielles, parmi elles le gouvernement en a désigné 12 et a permis de construire les infrastructures de ces zones. Il est prévu à long terme de développer 6 000 hectares de zones industrielles, jusqu'à présent 2 000 hectares ont été développés. On met l'accent sur la construction des zones d'habitat à proximité des zones industrielles.

Les provinces limitrophes par l'intermédiaire de chefs-lieux de villes satellites (par exemple Bien Hoa, Vung Tau) doivent servir de zone tampon pour attirer les habitants du centre ville et les migrants des zones rurales afin qu'ils ne densifient pas le centre. Les villes satellites sont développées avec des projets du gouvernement, la ville n'intervient pas dans le développement de ces dernières.

Pour réaliser ces objectifs, des projets d'infrastructures et d'environnement sont en cours. Dans le domaine de la circulation, des plans prévoient des autoroutes périphériques et interprovinciales. Des systèmes de gares et de voies ferrées complètent le dispositif en constituant une modalité pour le transport public.

En ce qui concerne le port de Saigon, il s'agit de limiter son extension à la taille actuelle car ce dernier pose trop de problèmes de circulation à l'intérieur de la ville, notamment dans le district 4. Il est prévu de développer un port plus éloigné à Cat Lai en liaison avec le système des ports de la région de Vung Tau.

L'aéroport permet d'accueillir 4 millions de passagers par an, la ville est autorisée à développer sa capacité jusqu'à 12 millions, c'est à dire 3 fois plus. Un nouveau projet d'aéroport est par ailleurs prévu à 40 km de Saigon dans la province de Dong Nai.

Certains projets, situés dans la perspective du schéma directeur, ont déjà été réalisés. La plus part de ces projets sont liés au Comité Populaire de Hô Chi Minh Ville. Les financements sont en grande partie issus d'emprunts dans le cadre de l'aide bi et multi latérale, dans le cadre des APD

²² Thu Thiêm est localisé en face du centre, sur la rive gauche de la rivière de Saigon. Dès 1992, l'idée du schéma directeur était d'urbaniser la rive gauche avec un centre moderne d'affaires, de bureaux et de résidences pour les étrangers. La zone arrière de la campagne de Thu Thiêm jusqu'à la route nationale 1 est destinée à des opérations de logements, de zones d'activités et de grands complexes touristiques et sportifs. Thu Thiêm est considérée comme une zone appropriée pour le développement de Hô Chi Minh-Ville, qui permettra de réduire la pression exercée sur la ville et notamment le vieux centre (district 1, une partie du district 3 et 4 et Binh Thanh).

En matière de redécoupage administratif, en 1997-1998 les 5 nouveaux districts ont été établis : par exemple le district 7 à partir de Nha Be, les districts 2 et 9 à partir de Thu Duc et le district 12 à partir de Hoc Mon.

En matière d'infrastructure on compte l'autoroute urbaine baptisée « l'autoroute Est-Ouest de Saigon », pour les besoins en transport concernant la traversée de la ville. Cette autoroute de 21 km de long mobilise un budget de 3 000 milliards de dôngs. C'est le département des transports et des travaux publics qui est chargé de ce projet, un comité de gestion, chargé du projet, a été spécialement créé. L'Institut d'Urbanisme de la ville participe à l'élaboration des plans, le département du cadastre et du logement sont également concernés. Un accord a été passé avec la Banque Japonaise de Coopération Internationale (JBIC). Par ailleurs en relation avec le projet de l'autoroute « Est-Ouest » un tunnel de 2 km sous la rivière de Saigon sera réalisé avec un budget de 280 milliards de dôngs.

Ce projet est considéré comme prioritaire par le comité populaire de la ville, qui a demandé au département du cadastre et du logement de déménager 10 000 ménages situés sur le tracé de l'autoroute. Le département du logement a réalisé un programme de relogement dans le district 2, mais surtout dans des zones périphériques, notamment à Binh Chanh.

Parmi les projets gouvernementaux on compte la construction de deux ponts dans le district 4 et le district 7 conduit par le Ministère des Transports.

Les autres projets d'autoroutes investis par de grandes compagnies sont liés à l'exploitation de terrains. Ainsi pour le projet Saigon Sud,²³ c'est la compagnie taiwanaise Phu My Hung qui construit l'autoroute en liaison avec les autres autoroutes périphériques. Elle est également chargée de construire les 5 zones d'habitat le long de l'autoroute.

Ce projet se réalise lentement mais la partie de Saigon Sud appelée « zone A », s'est déjà développée par l'intermédiaire d'investisseurs internationaux. Le comité populaire de la ville a doté cette zone de 2600 hectares, d'un mécanisme de gestion spécifique pour faciliter le développement de Saigon Sud.

Pour la zone de Thu Thiem, le comité populaire de la ville prévoit d'établir un comité de direction de cette zone similaire à Saigon Sud. Le plan a été approuvé par le Ministère de la Construction. Mais Thu Thiem connaît actuellement des problèmes de spéculations foncières.

²³ Saigon Sud conçue pour 300 000 habitants, attirerait des milliards d'investissements et créerait du travail pour des millions de personnes. Par ailleurs, sur le plan urbanistique, le projet de Saigon Sud permettrait à Hô Chi Minh-Ville de soulager son infrastructure et notamment son trafic. Il s'agit là d'une alternative à la réhabilitation de la ville elle-même, avec la construction, aux marges de la ville, d'une nouvelle ville dénuée de tous les problèmes d'environnement urbain que connaît Hô Chi Minh-Ville. Le schéma directeur de Saigon Sud a été approuvé par le Premier ministre Vo Van Kiet le 8 décembre 1994.

Saigon Sud a déjà réalisé sa promotion avant même sa conception. Un concours a été réalisé en 1993. Plusieurs agences d'urbanisme y ont participé pour la conception du schéma directeur : S.O.M. (Skidmore Owings & Merrill) (San Francisco), Koetter Kim (Boston), l'Institut d'Urbanisme de Hô Chi Minh-Ville et Ehremkants & Eckstud. S.O.M. a été choisi pour dessiner le schéma directeur de Saigon Sud. Ce dernier a été approuvé en décembre 1994, et en 1995 la Banque Mondiale a considéré le schéma directeur comme un projet de développement durable. En effet, l'aménagement utilise l'environnement naturel et notamment l'eau avec un système de canaux. Le schéma directeur est fondé sur plusieurs principes : créer un parc culturel et de récréation, créer « un front de Seine » dans la limite sud de la nouvelle ville.

Une des solutions proposée est de corriger le plan en divisant le schéma en zone de plus petites tailles, destinées à la construction de logements. Ce projet se concrétise lentement avec la réalisation d'une part de l'autoroute « Est-ouest », permettant de relier la péninsule au reste de la ville et la tour de la télévision du Ministère du Tourisme.

De même, au sein des zones industrielles, l'accent a été mis sur les infrastructures pour attirer les investisseurs. Les zones d'habitats n'ont pas encore été établies, sauf à Tan Tao avec l'intervention d'une compagnie taiwanaise. La ville envisage d'appliquer ce modèle aux autres zones industrielles. Actuellement, faute de zones d'habitations prévues pour les ouvriers travaillant dans les zones industrielles, des quartiers d'habitat précaire se sont constitués autour de ces zones, occupés par ces migrants des zones rurales.

Par ailleurs, en matière d'environnement, le projet de réhabilitation du canal Nhieu Loc entre dans sa deuxième phase après la résorption de l'habitat précaire, 200 millions de dollars sont prévus avec un financement de la Banque Mondiale pour résorber les questions liées à sa pollution. Un accord a été signé et des chercheurs de la ville travaillent sur la faisabilité du projet.

De même, un autre projet est en cours concernant le canal Tan Hoa-Lo Gom, avec la coopération du gouvernement belge. Ce projet prévoit dans un premier temps, le relogement de 250 ménages et l'aménagement d'un lac pour réguler l'environnement de la zone de Binh Chanh.

Toujours dans le secteur de l'environnement, un grand projet concernant l'eau usée de la ville est en cours avec l'organisme de coopération japonais JICA. Le budget de ce projet est de 8 milliards de dôngs. La première étape du projet est achevée. La deuxième étape est à présent la construction d'une station pour le traitement des eaux usées.

Les autres canaux sont pris en charge par le département de l'agriculture et du développement qui s'occupe du traitement de l'eau des petits canaux en liaison avec le développement de l'agriculture.

La mise en oeuvre de ces projets passe en grande partie par des financements internationaux liés à l'aide bi ou multilatérale. Au cours des deux dernières années un organisme, l'ODAP (Official Development Assistance Partnership), a permis de coordonner certains grands projets prioritaires de la ville. Cependant depuis la crise aucun investisseur-relais ne peut être clairement identifié. Aussi le gouvernement compte beaucoup sur les forces intérieures du pays. Actuellement les investisseurs nationaux achètent des lots de terrains dans la perspective de voir les prix augmenter. Les prix du foncier ont ainsi augmenté de 20 à 30 %.

Chapitre II Regard sur les partenaires extérieurs fournisseurs d'aide publique au développement (APD) du Vietnam (Nguyen T. Nam Tran)

1. Les tendances globales

La tendance globale est à un accroissement continu des déboursements de l'aide publique au développement depuis une décennie (1992 à 2003) malgré un fléchissement dans la courbe en 2001. L'achèvement de plusieurs programmes importants en est une des causes majeures. Les déboursements cumulés atteignent néanmoins plus de 9 billions de dollars.

Objectifs généraux des interventions financières extérieures

Les objectifs de développement du millénium (ODM) ont été ratifiés par 189 Etats au sommet du millénium en septembre 2000. Ils sont contenus dans la Déclaration du millénium qui a institué un agenda global pour le démarrage du XXI^e siècle de sorte que la mondialisation devienne une force positive pour tous les pays de la planète. La Déclaration du millénium est composée de huit objectifs généraux parmi lesquels la lutte contre la pauvreté et la famine, le développement de l'éducation, l'égalité des sexes, la santé, l'accès à l'eau, le développement sanitaire et des infrastructures.

Ces objectifs généraux ont été repris par les pays signataires de la déclaration du millénium qui ont un programme d'aide publique au développement du Vietnam. De fait, la majorité de ces programmes est concentrée dans les mains d'un petit nombre de bailleur de fonds. En première position se trouve la Banque japonaise pour la coopération internationale (BJCI), la Banque asiatique de développement (BAD) est en deuxième position. La Banque mondiale et la France se trouvent respectivement en troisième et quatrième position. Nous examinerons ci-après comment sont formulés les types d'aide de ces différents pays et organismes internationaux, en essayant d'analyser les motivations de ces formulations divergentes dans les discours officiels, par le biais de deux exemples, celui de la BJCI pour l'aide bilatérale et celui de la BAD pour l'aide multilatérale.

2. L'aide financière japonaise

Dans le **Courrier de la planète** (mars-avril 1996), un universitaire japonais décrit l'aide de financière de son pays comme un instrument au service de l'influence politique et économique du Japon en Asie. Essentiellement bilatérale, l'APD du Japon est, depuis 1991, la première au monde. En volume brut, il est apparu comme le plus important bailleur de fonds en matière d'aide publique au développement selon la définition de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). Jusqu'aux années 1980, l'aide publique nipponne était principalement une aide liée, qui contraignait les pays bénéficiaires à s'approvisionner en biens ou en services auprès d'entreprises japonaises. Cette période de l'aide été marquée par la promotion des exportations et par l'implantation des entreprises japonaises dans les pays du Sud. Cependant, le pourcentage des prêts non liés ou déliés s'élevait en 1993 à 97 % et la part des commandes passées aux entreprises japonaises étaient tombées à moins de 30 % (contre 67 % en 1986). Cette évolution n'est pas allée sans mécontenter les entreprises japonaises, surtout en période de mauvaise conjoncture.

La contribution multilatérale publique japonaise, malgré sa part relativement modeste par rapport à l'aide bilatérale (29 % contre 71 % en 1993), est restée importante dans les institutions financières internationales comme la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement ou le Fonds monétaire international. Le Japon apparaît dans ces institutions parmi les plus importants bailleurs de fonds avec les États-Unis.

La Charte de l'APD japonaise et la coopération avec le Vietnam

En 1992, le Japon adopte une charte de l'APD. Cette charte précise les quatre principes retenus pour l'octroi d'une aide : le respect de l'environnement, la non utilisation militaire de l'aide, l'état de la militarisation du pays bénéficiaire et le choix en faveur de la démocratisation et de l'économie de marché. Malgré son apparence humanitaire, le bilan d'application de la charte est resté médiocre : seuls les pays du Sud qui n'entrent pas en conflit direct avec les intérêts nationaux japonais ont été concernés.

Une tendance de plus en plus affirmée, « à la japonaise », des actions de l'aide publique se manifeste. L'Etat japonais ne se résigne plus au rôle simple de bailleur de fonds généreux et silencieux, il cherche à donner à sa politique d'aide une certaine originalité par rapport aux pays occidentaux. En témoignent la valorisation fréquente du succès économique japonais au nom des expériences japonaises ou l'évocation des leçons de l'Asie de l'Est dans les instances internationales.

Si l'on prend comme exemple la coopération Japon-Vietnam, l'on constate que leurs relations sont durables depuis 1972. Le gouvernement japonais a décidé d'octroyer des aides au Vietnam dans différents domaines : politique, économique, culturelles, éducatif. Il soutient sa politique de rénovation et l'aide à s'intégrer dans la région et dans le monde. Les échanges commerciaux entre les deux pays a atteint près de 2 5 milliards de dollars par an. Des hommes d'affaires japonais et de grandes compagnies sont intéressées pour investir au Vietnam. On compte 369 projets en vigueur représentant un investissement total de 4 milliards de dollars. Le Japon demeure toujours un partenaire de premier rang dans le domaine de l'aide publique au développement. Avec 8, 2 milliards de dollars d'APD, le Japon est devenu le plus grand bailleur de fonds du Vietnam. Cette somme représente 40 % des aides publiques au développement octroyé par la communauté internationale au Vietnam. Le programme japonais des APD se concentre dans cinq domaines : développer et les ressources humaines et améliorer les institutions, construire et moderniser des ouvrages de communication, développer l'énergie électrique et construire des infrastructures dans les régions rurales, développer l'éducation et la formation ainsi que la santé publique, protéger l'environnement. et soutenir l'aide publique au développement de ressources humaines et aux améliorations institutionnelles :

Les caractéristiques principales des APD japonaises au Vietnam

Ce pays a fourni de l'aide au développement d'une politique de ressources humaines visant à orienter le Vietnam, vers l'économie de marché. En plus des projets généraux de développement de ressources humaines, le Japon a aidé le Vietnam par des prêts économiques de soutien aux réformes (initiative de Miyazawa) et par un programme d'aide politique au développement de l'économie de marché (projet d'Ishikawa). Ces aides à orientation politique sont innovantes pour l'APD du Japon. Le prêt économique de soutien aux réformes est une condition de l'aide de l'Etat japonais pour l'obtention de prêt ultérieur au développement du secteur privé, la réforme des entreprises publiques, et la réforme des échanges et des systèmes de tarification du Vietnam. Des débats de politique ont été tenus entre experts vietnamiens et japonais de divers secteurs. Les fruits de ces débats se reflètent dans le programme quinquennal de développement national

du Vietnam. Les japonais ont commencé à dispenser des cours de formation sur les systèmes légaux en 1996, en avance sur les autres pays donateurs. Cette initiative a été très appréciée par les fonctionnaires vietnamiens. En effet, ces derniers ont toujours pensé que le développement des ressources humaines et l'amélioration des institutions étaient la clé du développement national. Les experts japonais ont bien compris ces besoins et il l'ont appliqué dans le domaine du développement des infrastructures.

Dans le secteur des infrastructures, le Japon a aidé principalement au développement des transports et à la construction de centrales électriques. Selon les évaluations de la Banque mondiale, entre 1992 et 1997, sur un total de 1,5 milliards de dollars US, la part japonaise était de 33 %.

En comptant seulement les projets déjà réalisés, le Japon a contribué à la construction d'ouvrages de l'hydraulique d'une capacité de 1.865 MW d'approvisionnement d'énergie électrique, ce qui représente 22,3 % de la capacité courante fournie au Vietnam. Sur la période de 1992-2001, l'aide japonaise a contribué pour 38 sur 100 de la capacité accrue du pays.

Autre exemple de projet d'aide à l'infrastructure, est le projet national d'amélioration de la route numéro 5. Celle-ci relie la capitale Ha Noi au port de Hai Phong, le plus grand port de la région du nord sur une longueur de 106 km. Le prêt japonais a financé l'amélioration de la route existante et la prolongation de la route de deux à quatre voies sur une longueur de 91 km. L'économie de temps est de plus de trois heures sur ce trajet. D'autres projets d'aide aux transports incluent la route nationale numéro 1 (reliant les deux villes de HoChiMinh-Ville et Hanoi) et l'autoroute Est-Ouest à HoChiMinh-Ville qui fait l'objet d'une étude dans le présent contrat.

L'évaluation de l'impact de l'aide japonaise sur la macro-économie vietnamienne

Le Japon fournit près de la moitié du montant des aides publiques au développement du Vietnam. Une équipe d'études japonaise a estimé cet impact sur la croissance économique vietnamienne en utilisant des techniques économétriques pendant 8 années. Ainsi, le PIB vietnamien a augmenté de 1,5 %, les capitaux sociaux de 4,65 %, les importations de 5,94 % et les exportations de 3,84 % en l'an 2000. L'équipe d'études a également calculé le taux de rendement interne (TRI). Ainsi le rapport entre l'augmentation du PIB total produit par le Vietnam par rapport au coût de l'aide japonaise au développement est considéré comme avantageux puisqu'il est de 19 %.

Les résultats sont là pour montrer que cette aide est d'un bénéfice certain pour l'économie et la société vietnamienne et la protection de son environnement, tout en renforçant la capacité de ses institutions et en favorisant son intégration économique internationale. Les APD du gouvernement japonais ont aidé le Vietnam à construire d'importants ouvrages et réseaux d'infrastructure.

Les autorités vietnamiennes ont officiellement exprimé leurs appréciations quant à l'efficacité de l'aide japonaise. Notamment, à l'occasion du séminaire d'évaluation des APD japonaises au Vietnam, en mars 2003, le Dr Ho Quang Minh, directeur général du département des relations économiques étrangères au Ministère de la Planification et de l'Investissement, a déclaré : « l'aide japonaise a été d'une grande contribution au développement économique et social du Vietnam. Il a été un soutien d'importance au budget national et aux différents secteurs de l'économie (dont agriculture, éducation, développement des ressources humaines, de l'environnement et de la santé). Par ailleurs, cette aide a facilité l'investissement des entrepreneurs japonais au Vietnam, ce qui a eu pour conséquence une stimulation des entreprises vietnamiennes. » Cependant, le Dr Ho a fait quelques réserves. Elles concernent la lenteur des

déboursments de l'aide et demande une harmonisation des procédures d'aide étrangère pour faciliter les relations entre partenaires.

Selon un entrepreneur japonais : « En investissant au Vietnam, les investisseurs japonais éviteront pas mal de risques. Le Vietnam est la porte d'entrée pour investir dans les pays de l'ASEAN ». Ainsi, au début du mois d'août 2003, une délégation de 50 compagnies japonaises spécialisées dans la production d'accessoires, de pièces détachées automobiles, électriques, électroniques, mécaniques et dans divers domaines des technologies informatiques et des services, ont visité le Vietnam en vue d'y chercher des opportunités de coopération et d'investissement. Au cours des six premiers mois de l'année 2003, l'Organisation japonaise du commerce extérieur (JETRO) a comptabilisé 21 nouveaux projets d'investissements directs japonais au Vietnam, d'un total de plus de 55 millions de dollars, soit à peu près le même nombre de projets et les mêmes fonds que lors des six premiers mois de l'année 2002.

3. L'aide financière de la Banque Asiatique de Développement (BAD) au Vietnam

En 1966, quand la BAD a été établie, il y avait 31 membres. Au cours des années son adhésion s'est développée jusqu'à 63 membres aujourd'hui, dans et en dehors de la région asiatique et Pacifique.

Les pays membres de la BAD, en dehors de la région d'Asie et Pacifique sont les suivants :

<ul style="list-style-type: none">• L'Autriche (1966)• La Belgique (1966)• Le Canada (1966)• Le Danemark (1966)• La Finlande (1966)• La France (1970)• L'Allemagne (1966)• L'Italie (1966)• Le Luxembourg (2003)	<ul style="list-style-type: none">• La Hollande (1966)• La Norvège (1966)• Le Portugal (2002)• L'Espagne (1986)• La Suède (1966)• La Suisse (1967)• La Turquie (1991)• Le Royaume-Uni (1966)• Les Etats-Unis (1966)
--	---

Deuxième fournisseur d'aide au Vietnam, la Banque d'Asie pour le Développement (BAD) accorde annuellement un prêt avoisinant 350 millions de dollars et une aide technique non remboursable d'environ 10 millions de dollars. Depuis octobre 1993, la BAD a prêté au Vietnam plus d'un milliard de dollars. Elle se place ainsi au deuxième rang parmi les grands investisseurs étrangers au Vietnam, après le Japon et devant la France et la Banque mondiale.

Le Département de stratégie et de politique (DSP) de la BAD

Le DSP est divisé en deux divisions : la Division de relations de stratégie, de planification, de politique et de médiation et la Division de soutien à la gestion.

Les objectifs du DSP sont de fournir à la BAD une perspective et une direction de planification stratégiques, assurer la coordination des politiques et des opérations et maintenir des relations institutionnelles avec la communauté internationale de développement, particulièrement sur des sujets concernant la mobilisation des ressources. Notamment, le DSP :

- coordonne la gestion du travail de développement de la stratégie et de la politique de la BAD.
- gère les fonds d'aides par la mobilisation de ressources, en étroite consultation avec le département du Trésor, en coordonnant les exercices pour l'emploi des fonds de

développement asiatiques de la BAD.

- travaille en liaison avec d'autres banques de développement multilatérales, organismes internationaux, et agences bilatérales au niveau institutionnel (menant des protocoles d'accord à bonne fin)
- planifie et coordonne tous les aspects des opérations de la BAD, y compris la préparation des stratégies à long terme et à moyen terme, des programmes de travail et de budget, des directions de planification, de la gestion de l'assistance technique.

De nombreux progrès ont été accomplis en mettant en application les priorités stratégiques du programme :

(i) soutien à la croissance

Des opérations de la BAD pour soutenir la réforme financière et agricole du Vietnam ont été approuvées en 2002, et un prêt de programme pour développer les PME est en préparation. Les réformes et le prêt renforceront le développement du secteur privé, lequel est incorporé dans le plan d'action du gouvernement visant à mettre en application la résolution du neuvième Congrès du Parti (juillet 2002). La BAD a approuvé deux projets privés d'importance en 2002, accordant \$90 millions en prêts et \$60 millions dans des garanties de risque politique. Tous ceux-ci aideront le Vietnam à se développer en amenant la participation de secteur privé à l'infrastructure.

A l'initiative de la BAD, le Vietnam a été le premier signataire du projet d'action contre la pauvreté, et a réalisé des réformes significatives pour l'utilisation durable de l'eau.

(ii) développement social

Un prêt pour développer l'éducation secondaire deuxième cycle a été approuvé en 2002, et l'assistance technique (A.T.) a été fournie pour renforcer la capacité de ce secteur. Un deuxième prêt pour développer l'éducation secondaire premier cycle est en cours de préparation, en conformité avec le rôle premier de la BAD de fournir une éducation secondaire premier cycle de haute qualité et universelle et un accès augmenté à l'éducation secondaire deuxième cycle d'ici 2010. Après une assistance technique consultative pour rendre la santé accessible pour les pauvres, deux sessions préparatoires de l'assistance technique de projet approuvées en 2003 soutiennent un projet de santé dans les montagnes centrales et un projet préventif de santé dans tout le pays.

(iii) réforme gouvernementale

La BAD a traité un prêt soutenant l'exécution du programme-cadre de réforme de l'administration publique en 2002. Le prêt a été approuvé en janvier 2003, et une assistance technique complémentaire significative cofinancée par la Nouvelle Zélande et la France l'accompagne.

Le rôle coordinateur de la BAD

La BAD a intensivement coordonné son travail avec les principaux fournisseurs d'aide, en particulier avec la Banque Mondiale, dans la phase de préparation de la stratégie d'aide au Vietnam pour 2003-2006. La BAD a fourni un historique détaillé, échangé les informations, et coordonné avec la Commission européenne pour le développement international la préparation des stratégies de pays de la Banque du Japon pour la Coopération internationale (BJCI), de

l'Australie et de la Suède. Il explore la coopération avec la BICI dans des projets choisis d'infrastructure. Un plan de cofinancement de trois ans a été développé avec l'Agence Française de Développement (AFD) dans le développement des finances, celui des PME et des ressources en eau urbaines.

L'évaluation du développement économique et les perspectives du Vietnam par la BAD

(i) les résultats de 2002

Selon des évaluations asiatiques de la Banque asiatique de développement, le produit intérieur brut du Vietnam (PIB) s'est accru environ de 6.4% en 2002, un taux légèrement plus élevé qu'en 2001 (5.8%). La croissance s'est accélérée dans le deuxième semestre, ceci étant partiellement dû à un rétablissement dans les exportations. L'industrie et la construction ont été les meilleurs secteurs de croissance, enregistrant une expansion de 8.9%, suivi par celui des services (6%) et de l'agriculture (3%). Une demande domestique, menée par la consommation et l'investissement, constitue encore la source principale de croissance économique.

Le déficit fiscal, y compris les dettes, a grimpé légèrement jusqu'à 3.5% du PIB pendant 2002. Une dépense de capitaux plus élevée a expliqué la majeure partie de l'augmentation des dépenses publiques. Les prix ont augmenté modérément de 4%. Des prix plus élevés des céréales et des produits alimentaires, principalement le riz, ont amplifié le pouvoir d'achat dans des secteurs ruraux. En juin 2002, le plafond des taux d'intérêt sur prêt dans la devise domestique (le dông) a été supprimé. Cette réforme devrait augmenter le prêt au secteur privé naissant.

Les exportations ont récupéré d'une première contraction en 2002, pour montrer une croissance annuelle de 7.4%. Ce rétablissement devait en grande partie améliorer les exportations de vêtements, des textiles, et des produits de la mer, lesquels sont destinés aux Etats-Unis (USA). En raison de la croissance relativement élevée des importations (19.5%), le compte courant est tombé dans le déficit (environ 2.8% du PIB) pour la première fois depuis 1999. La valeur totale de l'investissement direct étranger (IDE) est tombée brusquement en 2002 de 41% à \$1.33 billion. C'est le résultat d'investissements étrangers de plus petite taille.

(ii) les perspectives

Les perspectives économiques à court et à moyen terme sont bonnes. Les données préliminaires suggèrent cela. Pendant le premier trimestre de 2003, le PIB s'est accru de 6.9%, comparé à 6.5% à la même période l'année dernière. L'inflation a été en moyenne de 2.1% pour les six premiers mois de 2003. On s'attend à ce que les exportations et les importations se développent à 9.1% et à 13.1% respectivement en 2003, augmentant légèrement la balance des paiements déficitaire à 3.7% du PIB. La BAD prévoit une croissance du PIB de 6.9% en 2003 et de 7.1% de 2004, soutenue par une demande domestique forte et continue et une politique fiscale expansionniste (1).

Le Vietnam est en train d'écrire une nouvelle phase de son développement économique. L'exécution d'un accord commercial bilatéral avec les USA, l'accession à l'Organisation du commerce mondial, les engagements à la région de libre échange d'ASEAN (Association des Nations du sud-est asiatique) au cours des 3 années à venir, et des arrangements de libre échange avec la République populaire Chine et avec l'ASEAN à l'horizon 2010, exerceront une pression de la concurrence sur l'économie vietnamienne. L'évaluation et la gestion soigneuses de leurs implications sociales seront nécessaires. Le programme d'investissement public pour 2001-2005,

approuvé en décembre 2002, accentue également le financement significatif requis pour soutenir le développement du Vietnam et pour mettre en application sa stratégie complète de réduction de la pauvreté et de soutien de la croissance (CPRGS). Le programme d'investissement public estime les besoins d'investissement total à environ \$60 milliards au prix de 2000 sur 5 ans, (équivalent à 31-32% du PIB), alors que le budget d'Etat ne peut seulement couvrir qu'environ 43%. Encore 23% viendrait des sources privées domestiques, mais un espace de placement d'environ \$20 milliards reste à trouver. Le gouvernement prévoit que les fonds d'investissement direct couvriront \$11 milliards et l'aide officielle au développement (APD) \$9 milliards.

Implications pour la stratégie et le programme futur du pays

Les résultats préliminaires de l'enquête 2002 des ménages confirment que la croissance économique continue à réduire la pauvreté au Vietnam, mais que le rythme de réduction de la pauvreté se ralentit et est inégal (2). Il consacre également l'attention au développement social inclus des foyers de la région centrale du Vietnam, qui continue à voir l'incidence élevée de la pauvreté. Le gouvernement a donné les signes forts de l'engagement à la réforme d'administration publique soutenue par des opérations de la BAD.

Au début de cette année, elle a affirmé son intention de poursuivre son assistance au Vietnam, à hauteur de 422 millions de dollars, et de l'aider dans l'utilisation de ces fonds. Ses projets portent pour l'essentiel sur la réduction de la pauvreté, la construction des infrastructures, le développement agricole et rural, les techniques et la restructuration économique.

-
1. Les évaluations préliminaires du gouvernement montrent une croissance du PIB de 7.04%, avec l'agriculture croissant de 4.06%, l'industrie de 9.44%, et les services de 6.54%. Les différences entre les évaluations de la BAD et celles du Gouvernement proviennent des variables économiques différentes, une fois comparées au PIB.
 2. La pauvreté était tombée de 21 points de pourcentage, de 58% à 37%, pendant la période quinquennale précédente.

(i) Contribution à la réduction de la pauvreté urbaine

Le 9 décembre 2003, la Banque de développement asiatique (BAD) vient d'accorder un prêt de US \$ 44 million pour améliorer l'environnement urbain dans six des villes les plus pauvres du Vietnam central. Actuellement, l'infrastructure insatisfaisante pose des risques sanitaires sérieux environnementaux et empêche le développement économique social de ces villes. Le niveau de l'investissement pour l'entretien, les réparations, et les nouveaux travaux d'importance dans le secteur urbain, n'a pas suivi la vitesse rapide de l'urbanisation. Les ressources humaines, les contraintes financières, le manque de participation de la communauté, et l'exécution lente d'un cadre juridique approprié ont contribué à l'insécurité et à l'inefficacité des services urbains.

Ce prêt a pour but d'aider à augmenter la qualité de vie des six villes (Dong Ha, Ha Tinh, Lang Co, Quang Ngai, Tam Ky, et Thanh Hoa) et de leurs abords. Il entre dans le cadre du projet étatique d'amélioration environnementale de la région urbaine du Centre et va contribuer à renforcer la gestion et la planification des services urbains. Actuellement, l'infrastructure insatisfaisante pose des risques sanitaires sérieux environnementaux et empêche le développement économique social de ces villes.

Le niveau de l'investissement pour l'entretien, les réparations, et les nouveaux travaux dans le secteur urbain n'a pas suivi la vitesse rapide de l'urbanisation. Les ressources humaines, les

contraintes financières, le manque de participation de la communauté, et les lourdeurs d'un cadre juridique inapproprié ont contribué à l'inefficacité des services urbains.

Le projet améliorera le drainage, l'hygiène, et les systèmes d'évacuation des déchets solides, au bénéfice d'environ 504.000 personnes autour des six villes. Selon Alfredo Perdiguero, économiste de projet de la BAD, « l'amélioration de l'infrastructure environnementale est nécessaire pour ces villes si elles veulent devenir les centres efficaces de la croissance économique, attirer l'investissement, et produire des offres d'emploi ».

Les conditions faibles d'existence dans les villes rurales dans la région centrale ont alimenté fortement la migration sur Hanoi et Hochiminh-ville, les deux plus grandes villes du Vietnam. Sur les 10 dernières années, la population de ces deux villes a augmenté par 1,5 fois et représente maintenant 40% de la population urbaine totale.

Cette tendance a non seulement causé un développement urbain et régional non équilibré, mais elle a également mené à la détérioration de l'environnement urbain, une exacerbation de la pauvreté urbaine, et fait empirer le problème du chômage urbain dans ces deux villes.

De grandes parties des villes du projet sont submergées tous les ans en inondations en raison des canalisations inefficaces. Moins de la moitié de leurs ménages ont des réservoirs (fosses) septiques, et peu sont reliés aux égouts ou aux drains.

La gestion inefficace des déchets solides est également un problème important. Seulement 60-82% des déchets solides produits par les ménages urbains dans les villes provinciales, et 7% à Lang Co, est évacuée. Ces déchets sont, la plupart du temps, déposés en remblais antihygiéniques, alors que le reste est brûlé ou vidé dans les rues et sur les terres vides, réussissant à pénétrer par la suite dans les canalisations.

« Les maladies résultant d'un environnement antihygiénique ont des conséquences économiques et sociales négatives, y compris des dépenses médicales élevées et les jours ouvrables perdus qui nuisent à des revenus et marginalisent plus loin les pauvres. Des mesures pressantes sont nécessaires pour cesser des conditions environnementales détériorantes pour ces centres urbains et pour les transformer en sources de croissance économique et d'emploi », ajoute M. Perdiguero.

Tout le coût du projet est estimé à l'équivalent de 96 millions US dollars, sur une durée de 32 ans, y compris un délai de report de huit ans. L'intérêt est de 1% par an pendant le délai de grâce et 1.5% par an ensuite. Chacun des Comités populaires des villes du projet servira d'agence d'exécution de ce projet, dont l'accomplissement est prévu autour de juin 2009.

(ii) Autres projets liés au développement urbain

Construction des infrastructures

- Deux projets de réfection de la Nationale 1 avec un fonds réuni de 310 millions de dollars, dont 240 millions de dollars d'aide.
- Un projet de réhabilitation de la route reliant Hô Chi Minh-ville à Nha Trang (435 km), pour un fonds d'investissement de 141 millions de dollars, dont 120 millions de prêt.
- Un projet de réfection sur 168 km de la route reliant Hanoi à Lang Son, province frontalière du Nord, avec un fonds d'investissements de 162 millions de dollars, dont 120 millions de prêt.

Ouvrages hydrauliques et digues

- Deux projets sur la restauration et le développement des ouvrages hydrauliques et la prévention des crues avec un fonds total d'investissement de 136,5 millions de dollars.
- Un projet sur la restauration des ouvrages hydrauliques et la prévention des crues par un crédit de 95,608 millions de dollars, en vertu de l'accord signé en octobre 1993. Il comprend trois sous-projets: consolidation de digues à Hanoi, restauration du réseau hydraulique au fleuve Chu (au sud de la province Thanh Hoa-Centre) et restauration du réseau hydraulique Dô Luong (au nord de la province Nghê An-Centre).
- Un projet de réhabilitation et de développement du Delta du Fleuve Rouge a un fonds total d'investissement de 75 millions de dollars, en vertu de l'accord de prêts signé en 1995.

Construction des réseaux d'évacuation des eaux de sept villes et chefs-lieux

La BAD a officiellement accordé au Vietnam un prêt de 69 millions de dollars sur 40 ans, avec un taux d'intérêt de 1% par an. Cette somme est destinée à la mise sur pied des réseaux d'évacuation des eaux de sept villes et chefs-lieux: Ninh Binh, Tuyên Quang, Vinh, Đông Hoi, Đông Hà, Bêñ Tre et Hô Chi Minh-ville. La construction de ces sept ouvrages fait partie de la stratégie d'approvisionnement en eau potable du Vietnam d'ici à 2005. Ce projet a été mis en route en janvier 1997 et achevé vers fin 2002.

Actuellement, la BAD et les services intéressés du Vietnam étudient le projet de construction de l'usine des eaux de Kênh Đông, d'une capacité journalière de 100.000 m³, dans le district Cu Chi à une cinquantaine de kilomètres à l'Ouest de Hô Chi Minh-ville, avec des crédits de l'aide publique au développement (APD).

4. Que conclure ?

En guise de conclusion, on peut faire les constats suivants quant à la position des partenaires extérieurs, fournisseurs d'aide publique au développement au Vietnam :

Les aides sont le plus souvent fournies par concertation entre les partenaires concernés c'est-à-dire en prenant compte des intérêts et du poids politique des deux parties. Que ce soit des aides bilatérale ou multinationale, elles suivent et mettent en pratique des directives édictées, à des échelons plus élevées (gouvernementaux ou/et multi gouvernementaux), et transcrites dans des programmes d'action ou des Chartes préétablies.

Il est indéniable que l'aide publique au développement est nécessaire au Vietnam. Elle profite à son développement économique, renforce sa gestion politique et améliore la vie sociale de la communauté. Elle profite également aux bailleurs de fonds dont on a pu évaluer l'importance des enjeux pour leur dynamisme économique et politique et pour l'intérêt financier **direct** qu'ils en retirent puisqu'ils sont des prêteurs rémunérés. Leurs gains sont fonction de l'importance du volume des capitaux fournis par le canal de l'aide. La plupart des aides sont des prêts remboursables à plus ou moins longues échéances, avec des taux qui peuvent sembler peu élevés (1,0-1,5%) mais qui portent sur des montants très importants.

Si l'on se place maintenant du côté de l'emprunteur, il est clair que l'efficacité de l'aide apportée ne se mesure pas seulement à la réalisation des objectifs fixés mais à l'utilité **réelle** des

programmes réalisés. Car chacun d'eux comporte un coût économique et social. Dans ces conditions, il faudrait se demander pour chaque projet mis en œuvre si l'investissement était vraiment nécessaire ? Et la procédure de l'aide est-elle bien adaptée ? Autant de questions qui demandent des réponses argumentées sinon des éléments de réponse qui apparaissent dans les chapitres qui suivent.

La conséquence inévitable en est que c'est l'Etat, et donc les contribuables vietnamiens qui, en définitive, supportent le poids des dettes des APD sur plusieurs générations. La question est de savoir jusqu'à quel point un tel poids est-il supportable économiquement et humainement ?

Chapitre III Panorama général des APD à Hanoi et à Hô Chi Minh Ville

Dans l'ensemble du Viêt Nam les projets APD, Aide Publique au Développement, ont créé récemment des équipements de base pour d'importants secteurs économiques et sociaux du pays : dans le secteur des transports et communication (routes, ports, ponts...) ; dans le secteur énergétique (les centrales électriques thermiques, hydrométallurgies, les lignes de haute-tension, les réseaux de distribution) ; dans le secteur agricole (les digues, les stations de pompage...) ; dans le secteur des produits marins (les ports de pêche) ; dans le secteur de l'environnement (les systèmes de drainage, d'assainissement et de distribution d'eau ; dans le domaine de la formation (développement de l'enseignement primaire universel, de l'enseignement secondaire, des études universitaires et de la formation professionnelle); dans le domaine sanitaire (les établissements hospitaliers...). Les projets de construction d'infrastructures occupent de plus en plus une place prioritaire dans les différentes formes d'aide publique. D'autre part le pourcentage des projets d'APD, sous formes de prêts commerciaux à taux préférentiels, ont tendance à augmenter par rapport aux projets d'APD humanitaires.

1. Hanoi : bilan et perspective des projets APD

Les résultats

Jusqu'au début de 2002, la Ville de Hanoi a accueilli 54 projets APD ou APD (aide publique au développement) avec un montant d'aide de 624 millions USD, dont 36 projets sous forme de dons d'un montant de 172 millions de USD soit 23%, et 12 projets sous forme de prêts d'une valeur de 452 millions USD, soit 73% du total. S'y ajoutent 5 projets d'assistance technique à l'élaboration des schémas généraux, comme celle du plan de circulation urbaine, du plan de distribution d'eau, d'assainissement, de protection de l'environnement, d'industrialisation.

Les crédits d'APD sont concentrés prioritairement dans le développement des infrastructures avec un montant de 227 millions USD, soit 36,36% du total; dans les projets d'assainissement et de fourniture d'eau avec 177 millions USD, soit 28, 37% du total ; dans le secteur environnemental avec 41 millions USD, soit 6,6%. Le reste est utilisé dans d'autres secteurs. 90% des crédits engagés viennent des aides bilatérales et 10% des bailleurs multilatéraux. Le Japon est le plus grand bailleur d'APD à Hanoi avec un montant de 377 millions de USD, soit 82% du total.

Les crédits des APD sont devenus jusqu'à maintenant une source importante de capitaux accélérant le développement économique et social de Hanoi, particulièrement dans le développement des infrastructures urbaines. Les projets APD ont obtenu des résultats décisifs dans des secteurs comme celui d'assainissement et de fourniture d'eau, dans la formation à la gestion et à l'administration. Quant aux récents projets APD dans les infrastructures de transports urbains, il convient d'attendre leur mise en activité complète pour voir leurs contributions dans l'amélioration des réseaux de circulation et des paysages urbains.

Perspectives d'accueil des APD à Hanoi pour la période 2002-2005

Pour la période 2001-2005, il est prévu de concentrer les APD dans les secteurs et les branches prioritaires suivant :

- a. Les APD sous forme de dons seront utilisés prioritairement pour les programmes et les projets dans les domaines suivants :

- Réduction de la pauvreté dans les zones rurales, éloignées et enclavées.
- Santé, contrôle démographique et développement
- Education et développement des ressources humaines.
- Activités sociales (création d'emplois, distribution d'eau potable, prévention des épidémies et des maux sociaux...)
- Protection de l'environnement, aide à la recherche scientifique et technique, aide à la formation à la recherche.
- Elaboration des programmes et des projets de développement, des recensements et enquêtes, des études.
- Réforme de l'administration, développement des capacités d'initiative, soutien à la création d'entreprises de tous les secteurs.

b. Les APD sous forme de prêts servent à financer les programmes et les projets dans les domaines suivants :

- Réduction de la pauvreté ; agriculture et développement rural (infrastructures rurales, cultures et élevage, transformations des produits agricoles et marins)
- Transports et communications
- Energies
- Etablissements et infrastructures sociaux (les ouvrages de services publics pour la santé et la formation, fourniture d'eau potable, assainissement et protection de l'environnement...)
- Assistance à certaines catégories d'entreprises de production pour des raisons économiques et sociales.
- Aide à la balance de paiements.

c. Les localités prioritaires réparties sur le territoire de la Ville comprennent les arrondissements (urbains) et les districts (ruraux) suivants : les arrondissements Cáu Giây, Tây Hồ, Gia Lâm ; les districts Đông Anh et Sóc Sơn.

Limites et difficultés dans l'utilisation des capitaux des APD

A côté des premiers succès obtenus, les processus d'obtention et d'utilisation des capitaux des APD au Viêt Nam rencontrent encore des difficultés à surmonter. Concrètement :

➤ Les phases de préparation et d'approbation des projets sont encore lentes : les procédures d'examen et d'approbation sont différentes selon les bailleurs de fonds. Ce qui exige beaucoup d'expériences et de personnel qualifié pour réaliser les projets. En conséquence la transférabilité des savoir-faire des expertises étrangères est forcément limitée. Dans l'ensemble il manque d'initiative dans la collecte des données utiles à l'élaboration des projets. Par manque d'informations sur les probabilités d'approbation par les bailleurs de fonds, les demandeurs ne peuvent obtenir le financement des pré-études et études de faisabilité pour leurs projets, donc risquent de ne pas répondre aux exigences des experts d'audit et prolongent ainsi l'étape de préparation des projets.

➤ Les divergences dans les procédures et formalités selon les bailleurs de fonds, depuis la phase de préparation jusqu'à celle de l'évaluation et de l'approbation, les procédures d'enchères des marchés publics, d'expropriations, d'indemnisation et de relogement entraînent des obstacles

et des retards dans la réalisation des programmes.

➤ Divergences dans les conceptions des APD : beaucoup d'organismes vietnamiens conçoivent les APD comme des aides financières et matérielles; tandis que les bailleurs de fonds valorisent les transferts des techniques, des informations et des expertises. Dans beaucoup de projets ces transferts proposés sont considérés par certains partenaires locaux comme des gaspillages.

➤ Les versements des fonds APD sont lents : le volume des versements des fonds APD exprime en quelque sorte les capacités de réception de l'économie du pays. Les retards dans les versements des crédits entraînent souvent les changements dans les objectifs de réalisation et dans des normes d'évaluation des programmes, réduisent les performances, limitent les capacités de remboursement et augmentent les dépassements des délais d'endettement. Les crédits des APD s'accumulent d'années en années, tandis que s'allonge le temps de préparation des projets et que se complexifient et divergent les procédures d'autorisations selon les bailleurs de fonds, comme sus-mentionné. Les conditions de réception et d'utilisation des APD dans le pays multiplient les obstacles et les difficultés, comme les procédures et formalités d'obtention des crédits ADP, les mécanismes financiers, les apports de fonds propres, les mesures d'indemnisation des personnes expropriées, les procédures d'appels d'offres. Selon les observations des bailleurs de fonds, les procédures et les formalités actuelles (utilisation et procédures de versement des fonds ADP) peuvent être simplifiées.

La plus grande difficulté actuelle à surmonter réside dans les mesures d'expropriation et d'indemnisation dans les projets d'infrastructures; celles-ci doivent être menées en concertation étroite entre les responsables des projets, les autorités territoriales des provinces, districts et communes et les services techniques centraux et locaux. Car dans de nombreux cas, il ne s'agit pas simplement de déplacer et d'indemniser les gens, mais surtout de les reloger.

➤ Le manque et le retard des contributions financières locales allongent les délais de versement des fonds APD. Certes les contributions en capitaux de la partie vietnamienne figurent dans les rapports d'études de faisabilité et sont clairement consignées dans les contrats. Mais dans de nombreux cas, il est statué également qu'une fois seulement la partie vietnamienne aura apporté en totalité sa contre-partie financière selon le plan prévu, alors les bailleurs de fonds autoriseront le déblocage des crédits correspondants.

➤ La législation et les pratiques vietnamiennes dans les domaines d'investissement et de coopération manquent de cohérence. En de nombreux points, elles entrent en contradiction avec les conventions internationales et les articles des contrats signés. Dans ces cas, les investisseurs doivent demander en particulier l'avis et l'autorisation du gouvernement central pour chaque projet concret.

➤ Dans de nombreux cas, la partie vietnamienne ne prête pas suffisamment attention à l'étude et la connaissance des procédures de demande des crédits APD et les moyens de réalisation des projets financés. Elle est souvent embarrassée dans les procédures de paiement, par manque de documents comptables et de contenu nécessaire.

2. Panorama des projets APD à Hô Chi Minh Ville

Le Vietnam en général et HCMV en particulier ont reçu des crédits à taux préférentiel avec l'aide officielle au développement et principalement des institutions financières internationales et les aides bilatérales.

Au cours des dix dernières années la politique du gouvernement d'ouverture économique a permis à HCMC de recevoir l'aide officielle de la communauté internationale.

Les projets APD jouent un rôle important dans le processus du développement de la ville. Cependant, HCMV a reçu un capital APD relativement limité (3% de l'aide totale) alors que la ville doit résoudre des questions urgentes liées au développement des communications, à l'environnement urbain (pollution des eaux, assainissement, adduction d'eau etc...) à la santé et l'éducation.

HCMV a un développement économique plus important que celui des autres provinces (approximativement 1,3 - 1,6 fois plus élevé). L'évolution des frontières administratives permet de déterminer deux périodes dans les besoins en investissements.

Avant 1997 :

Cette période concentre l'investissement dans le domaine de la rénovation urbaine, avec des projets significatifs débutant en 1994 comme celui du canal Nhieu Loc Thi Nghe.

La demande d'investissement principale concerne l'amélioration du réseau électrique, du système d'adduction d'eau et du système de communication.

De 1997 à aujourd'hui :

- La ville s'agrandit avec 5 nouveaux districts.
- Cette période comprend de nouvelles demandes d'investissements concernant l'amélioration des anciens districts mais également les nouveaux, mobilisant une grande part des capitaux dans les projets d'infrastructure.
- Les demandes concernent également les questions d'approvisionnement en eau et d'assainissement ainsi que de logement.

Cette période marque l'augmentation de la demande en projets APD.

Caractéristiques des projets APD avant et après 1997

(1) avant 1997 (projet APD commençant en 1993 et finissant en 2000)

(2) après 1997 (projet APD commençant en 2001 et finissant en 2005)

Projets débutant avant 1997

On compte approximativement 24 projets d'un capital total de 71.7 millions dont 4 APD sous forme d'emprunt à taux préférentiel (68.7% du montant total des APD) dont un projet d'un donateur Italien de 26.2 millions d'USD

Pendant cette période, le nombre de projets français reste important. Les projets du PNUD occupent une grande proportion du capital total. La Banque Mondiale est liée à de petits projets d'irrigation pour l'agriculture ainsi que dans le domaine de l'éducation. La BAD finance des projets d'adduction d'eau. Le Japon est présent dans des projets en coopération avec la Corée, Taiwan, la Thaïlande, et la Suède.

En ce qui concerne la nature des projets, par secteurs sur la période 1991-2000, on remarque que la France est liée à des projets diversifiés allant de la santé et l'éducation à l'approvisionnement en eau alors que certains bailleurs comme la BAD restent surtout intéressés par des projets

d'adduction d'eau. Ainsi, la Belgique et la Hollande se « spécialisent » dans les projets liés à l'environnement.

Projets débutant après 1997 (2001 - 2005)

Le montant total des emprunts à taux préférentiel est de 923 millions de dollars et celui de l'aide approximativement de 25 millions de dollars.

Pourtant le nombre de projets est moins important qu'au cours de la période antérieure, le montant moyen par projet étant plus grand.

Comme pour les périodes antérieures, les donateurs bilatéraux se concentrent sur les projets environnementaux alors que les grands donateurs comme la Banque Mondiale et le Japon s'intéressent aussi aux projets de communication.

Le PNUD se concentre principalement sur la gestion de l'environnement urbain et la réforme de l'administration.

Distribution sectorielle des projets APD

Tableau 1 : Projets APD par secteurs (1991-2002)

Secteur	montant en million de dollars	%
Transport	455.70	44.7
Adduction d'eau/ Irrigation	362.74	35.6
Environnement	93.91	9.2
Approvisionnement en eau	87.25	8.6
Santé et éducation	9.10	0.9
Gestion et formation	5.24	0.5
Emploi	4.90	0.5
Production	1.07	0.1
Total	1,019.91	100

Source : statistiques du service du plan VKT-2002

* * Les chiffres précités sont relatifs à des projets déjà réalisés. Sur cette base, nous pouvons analyser les tendances par secteur en fonction du capital investi. Les données sont basées sur les montants de l'emprunt ou des donations. Les projets dirigés par le gouvernement central tel que le projet de rénovation de la Route Nationale 1, ou du réseau électrique de HCMV ne sont pas pris en compte dans ces statistiques, même s'ils contribuent au développement de HCMV.

* * Les principaux projets sont dirigés par la ville et concernent les infrastructures, éléments clés du développement urbain.

1 / Le transport urbain

Il occupe la plus grande part : environ 456 millions de dollars soit 44.7% du total. Ce secteur est en première position en raison du projet d'autoroute Est-Ouest, financé par JBIC et dont le capital est très important. Ainsi les transports urbains devancent les projets d'adduction d'eau et d'environnement. Ce secteur inclus le projet d'assistance technique permettant de renforcer les compétences dans la gestion des transports urbains. Ce projet, financé par la Banque Mondiale avec un capital de 12 millions de dollars, est un des plus grand projet de ces dernières années. Dans le secteur du transport urbain, la JBIC et la Banque Mondiale sont les plus grands

donateurs. Ce constat rejoint celui fait à la conférence sur la mise en oeuvre APD au Vietnam, organisé à Hai Phong il y a 2 ans.

2/ L'assainissement

Il est classé au 2e rang de la liste avec un montant de 363 millions de dollars et occupe 35.6% du montant total des APD. Parmi les projets d'assainissement, nous devons mentionner le projet financé par JBIC à hauteur de 188 millions de dollars et un autre projet destiné à réhabiliter le système d'évacuation des eaux usées de la ville d'un montant total de 166 millions de dollars. Ce sont les 2 projets les plus importants de ces 3 dernières années. Ces 2 projets financés par JBIC et la Banque Mondiale placent au deuxième rang le secteur de l'assainissement.

3 / L'environnement

Classé au 3e rang de la liste avec un montant d'environ 94 millions de dollars et une part de 9.2% du total des APD. Parmi ces projets d'environnement, on peut remarquer celui financé par la Banque Asiatique du Développement à hauteur de 71.8 millions de dollars.

4 / L'adduction d'eau

C'était la branche la plus importante au cours de la période de 1991-2000. Cependant, elle passe au 4e rang avec la Banque Asiatique du Développement comme principal garant d'un projet d'adduction d'eau d'un montant de 55 millions de dollars.

Les autres branches : santé et éducation, gestion urbaine, emploi ou la production occupent 1% du capital total.

Prévisions sur la répartition du capital des APD

- Le capital investi à HCMV pour 2000 est d'environ 21.000 milliards de VND, et le capital étranger (APD et FDI) occupe une part de 33.4%
- Sur la base de l'évolution du capital investi sur la période 1996-2000, le budget général de HCMV prévoit un montant moyen d'investissement de 28.130 milliards VND par an pour la période 2001-2005 dont une part d'investissement étranger de 34.3%.
- Le montant des APD s'élève à 15,5% du capital étranger investi chaque année. Celui-ci est d'environ 9.648 milliards VND. Concernant la totalité le capital de HCMV investi, le capital APD occupe 5,3% équivalent de 1.500 milliard VND par année (*).

(*) D'après les calculs de plusieurs organisations internationales et de l'ONU, le Viêt Nam peut recevoir un montant de projets APD de 1-1,5 milliards de dollars par an.

Remarques sur la délégation et le transfert dans les projets APD

À partir du résultat des enquêtes sur les projets APD à HCMV, plusieurs remarques sur les questions de délégation, de décentralisation et de transfert peuvent être formulées.

Délégation et décentralisation :

- Concernant la phase de préparation du projet, la question la plus difficile est d'harmoniser les réglementations des donateurs avec les procédures vietnamiennes. Il semble que le rapport de force soit du côté des donateurs.
- Le Comité Populaire de HCMV peut investir au sein d'un projet APD. Dans ce cas, le Comité de Gestion du Projet est directement nommé par le Comité Populaire et peut prendre certaines décisions. Les départements du Comité Populaire et des districts sont au même niveau que le Comité de Gestion du Projet. Certains départements sont membres du Comité Populaire de HCMV, ils traitent les questions relatives à leurs départements. Cependant, on note certains différents entre les départements de la ville. Ces questions retardent la mise en oeuvre de certains projets APD.
- Le Comité Populaire de HCMV nomme les directeurs et les chefs comptable. Les autres membres sont nommés suivant les règlements d'administratifs de la ville.
- Le montant des capitaux du Comité de Gestion du Projet est établi suivant un budget relativement rigide. Il en résulte des difficultés pour prendre en compte des initiatives nécessitant plus de flexibilité. C'est la principale difficulté de la plupart des projets à Hô Chi Minh Ville.
- En ce qui concerne la sélection de la technologie, dans la plupart des cas c'est le donateur qui opère le choix technologique. (par exemple, JBIC a limité les procédures de l'offre, selon le taux d'intérêt)
- La proportion d'emprunts dans le montant du capital d'un projet APD est l'un des paramètres les plus importants. Il montre la capacité d'absorption du projet par l'extérieur. Cependant, dans certains cas cette proportion est fixée à un certain montant. Par conséquent, si le projet a besoin de beaucoup de capital, le capital correspondant sera très important. C'est le problème quand le capital correspondant provient d'un budget local.
- Dans l'ensemble, il y a beaucoup d'amélioration dans les procédures publiques, surtout dans les phases de restitution, il existe des règlements stricts en matière de décentralisation et dans les prises d'initiatives et de décisions concernant l'utilisation du capital.

La question des transferts

- Certains Comités de Gestion du Projet affirment qu'ils apprennent beaucoup des projets spécialisés dans la haute technologie industrielle.
- D'autres Comités de Gestion du Projet, évoquent les transferts très appréciables dans le domaine des logiciels de conception. Ils permettent des apprentissages pour les futurs projets.
- Quelques projets avec des technologies avancées (comme par exemple pour le traitement des eaux usées dans le projet du canal Tan Hoa, le projet du tunnel sous la Rivière de Saigon, le projet d'autoroute Est - Ouest reliant les district 1 et 2) permettent des possibilités de transferts.
- La chose la plus importante est la participation des spécialistes étrangers aux transferts de leurs expériences aux dirigeants locaux, dans le domaine des connaissances comme des méthodes. Ces derniers peuvent ainsi améliorer leurs compétences dans la gestion des projets.

3. Recommandations des chercheurs vietnamiens

Propositions des chercheurs de Hanoi

Accroître l'efficacité des projets ADP

Le caractère préférentiel des crédits à taux d'intérêts bas des projets ADP a entraîné les conséquences suivantes : - on ne prête pas grande importance à l'utilisation efficace de ces crédits, à l'établissement des priorités dans les investissements ; - l'équilibre n'est pas assuré entre les apports de fonds nationaux et des capitaux étrangers; - les retards dans les réalisations entraînent les gaspillages de fonds et de temps.

L'utilité et la rentabilité des crédits des APD doivent primer sur leur quantité et volume. Cette prise en considération évitera au pays de tomber dans la situation de faillite, incapable de payer ses dettes. Ainsi la partie vietnamienne doit observer strictement les réglementations concernant les investissements dans les constructions d'infrastructures, la gestion financière, éviter les gaspillages de temps et d'argent, pour ne pas diminuer le caractère préférentiel des APD.

L'esprit d'initiative et le dynamisme de la partie bénéficiaire des APD sont les facteurs décisifs pour l'utilisation efficace et réussie des crédits APD. Prendre l'initiative dans tout le processus de mobilisation, d'obtention, d'attraction et d'utilisation des APD : depuis le juste choix des programmes et de projets prioritaires, profitables aux investissements de développement ; élaborer et évaluer des documents nécessaires aux projets ; déterminer les objectifs et les moyens de réalisation pour discuter et négocier avec les bailleurs ; créer des organismes de direction des investissements et de gestion financières des projets ; préparer les conditions matérielles, les apports de capitaux en contre-partie, former les cadres pour la réalisation des projets et la mise en marche des ouvrages réalisés selon le planning prévu.

Jusqu'ici, concernant les projets d'investissement dans les infrastructures, dont les projets ADP, on ne prête pas attention au problème de l'après-projet, mais seulement aux phases d'achèvement, de fonctionnement-test, de la remise de l'ouvrage et la fin des responsabilités des sociétés ou des individus au service du projet. C'est une conception défectueuse et anti-économique, largement répandue dans tous les échelons, les secteurs...Au contraire, le projet achevé exige constamment entretien, maintenance, amélioration, modernisation jusqu'à épuisement.

Importance des liens entre les APD et IDE

Les pays qui fournissent d'importants projets d'Aide Publique de Développement (APD), sont ceux qui veulent favoriser également les investissements de leurs entreprises au Viêt Nam. Dans la période actuelle du développement, le Viêt Nam doit penser à utiliser les crédits des APD pour soutenir indirectement les projets d'investissements avec des capitaux étrangers (IDE, Investissement de Développement Etrangers ou FDI en anglais), notamment en développant des infrastructures (voiries, eau, électricité, communication...) dans les zones industrielles (ZI), pour attirer les IDE.

Le Viêt Nam doit prendre l'initiative et garder la maîtrise dans l'accueil et l'utilisation des fonds APD, au service des objectifs de ses plans de développement économique et social. La liste des projets d'investissement utilisant des fonds ADP doit être préparée et contrôlée avec rigueur, selon les critères de conformité avec les objectifs des plans stratégiques de développement à long et moyen terme. Les appels des fonds ADP et leurs utilisations doivent s'inscrire dans cette liste.

L'appel et l'utilisation des fonds APD doivent accompagner de près les projets IDE. On peut considérer les fonds APD comme les fonds d'investissements publics pour ouvrir la voie aux capitaux des investissements privés. Aussi faut-il considérer les intérêts des bailleurs de fonds

APD dans leur souci de favoriser leurs entreprises commerciales. Le passage du pays à l'économie de marché exige un grand volume de fonds venant des APD et des IDE, pour soutenir les taux de croissance forte et de développement durable. Or en fournissant d'importants fonds ADP, les bailleurs étrangers ont la volonté de créer des conditions favorables aux investissements de leurs entreprises nationales respectives. Dans la gestion et l'utilisation des APD, les autorités vietnamiennes doivent prendre en considération cette volonté commerciale.

Développer les relations de partenariat dans le contexte de transition économique

Dans le processus de transition, la volonté de rester maître du développement national acquiert une signification capitale, et elle répond par ailleurs au souhait des deux parties, donateur et bénéficiaire, de rendre encore plus efficace l'aide publique au développement. Ainsi les relations de partenariat dans le développement consistent en somme à travailler ensemble et en coordination selon des objectifs clairs et réalisables. La coopération entre les acteurs, des sujets agissants, dans l'œuvre du développement, implique en soi les relations de partenariat.

Les relations de partenariat au service du développement en général et du développement urbain en particulier, restent cependant limitées jusqu'ici à la constitution des organismes et des procédures de contrôle et d'évaluation des réalisations des APD, dans le but principal d'améliorer les procédures de versement des fonds APD. Il faut reconsidérer les relations de partenariat dans un cadre plus large et dans un contexte de transition. Pour le Viêt Nam actuellement, il faut situer les relations de partenariat dans la phase de transition à l'économie de marché avec des macro-régulations, dans l'équilibre à trouver entre la démographie et l'urbanisation, dans la multiplication et la diversification des relations diplomatiques, et les premières phases d'intégration économique régionale et mondiale.

Propositions des chercheurs de Hô Chi Minh Ville

À travers les résultats d'enquêtes et l'analyse de mise en oeuvre de plusieurs projets APD à HCMV, on peut établir les recommandations suivantes :

- En ce qui concerne l'emprunt, il est nécessaire de suivre strictement les conditions des donateurs. Si ces conditions apparaissent trop contraignantes alors il faut d'avantage mobiliser le capital domestique. Une fois le prêt accepté, la partie vietnamienne doit suivre rigoureusement les conditions du prêt. Les emprunteurs peuvent ressentir une perte d'initiative dans leurs prises de décisions. Aussi les négociations doivent permettre d'aboutir à des clauses très claires dans la mise en œuvre des projets.
- En principe, le capital des APD est utilisé principalement pour les infrastructures de HCMV. Bien que dans la plupart de cas, les conditions de paiement des APD soient préférentielles, accepter les APD, veut dire aussi accepter la dette étrangère. Cependant, dans certains cas, cette règle de base n'est pas souvent prise en compte. Le montant des futures demandes de financement des APD est plus important que le montant des remboursements. Cependant, l'utilisation efficace du capital des APD est la question principale. Il est préférable d'utiliser le capital des APD pour des projets avec une stratégie à long terme.
- L'administration de la ville doit établir un plan de remboursement concret. Les projets APD doivent s'inscrire dans une politique efficace afin d'avoir des effets positifs.

Solutions proposées :

A soumettre au Gouvernement Central :

- Pour résoudre les différents entre les donateurs et la partie vietnamienne au sujet des règlements dans la conception des projets, il est proposé au Congrès qu'il établisse une loi ou une ordonnance au sujet des APD. En effet, les documents légaux récents concernant ce sujet sont exclusivement des décrets gouvernementaux et ne sont pas pleinement efficaces. Ces règlements permettront de créer des conditions générales à suivre par les autorités locales et les départements afin de faciliter la gestion des APD.

Le Ministère des Finances pourrait édicter des règlements pour simplifier les procédures de paiement. En pratique, beaucoup de projets ont été prolongés mais la procédure d'augmentation du capital reste complexe et ralenti considérablement la mise en œuvre des projets.

- Il est nécessaire que le montant des APD accordé à HCMV soit à la hauteur de sa contribution au budget de l'Etat.

- Le nombre de projets APD ainsi que le montant de leur capital à Hô Chi Minh Ville est inférieur à la demande, le capital correspondant occupe 20% du budget de la ville. A l'avenir lorsque Hô Chi Minh Ville recevra d'avantage de projet APD, la ville aura besoin de plus de capital. Le gouvernement central devra aider Hô Chi Minh Ville avec une participation au capital des grands projets.

Proposition à soumettre aux autorités de HCMV:

- . Il faut hiérarchiser selon les priorités car la ville a beaucoup de projets. .

- Les questions relatives à l'utilisation du capital, doivent être formulées dans un plan de gestion global précis. Les dirigeants doivent avoir une vue précise de l'utilisation socio-économique des APD.

- . Il s'agit de créer les conditions favorables pour que les cadres vietnamiens accèdent aux nouvelles technologies et aux compétences en gestion de projets avec des partenaires étrangers.

- Il faudrait allouer plus de capital pour la santé publique et l'éducation en adoptant une stratégie de développement sur le long terme. Il s'agit de former des directeurs de comité de projets pour ces projets. IL faut d'avantage se soucier des répercussions socio-économiques des projets. Les autorités de la ville doivent avoir un rôle d'évaluation global de ces projets.

- Il s'agit d'améliorer l'évaluation des projets, notamment à toutes les étapes du projets (procédure d'appel d'offre, conception, mise en œuvre, résultats) et trouver des solutions aux questions nouvelles posées par ces projets.

- IL s'agit d'utiliser les APD de manière cohérente et efficace pour ne pas alourdir inutilement la dette de Hô Chi Minh Ville et du pays.

Deuxième partie

Résultats des études de cas

Chapitre IV Les résultats des enquêtes à Hô Chi Minh Ville

1. Le point de vue des acteurs du projet Tan Hoa-Lo Gom :

L'avis du comité de gestion du projet

Ces résultats ont été élaborés à partir de la synthèse des entretiens avec les principaux responsables du PMU (Project Management Unit) ou comité de gestion du projet.

L'appréhension de l'histoire du projet et de ses objectifs

Le projet est appelé 415 en référence au numéro de la décision du comité populaire de HCMV. Le bailleur est le gouvernement belge. Le gouvernement belge a désigné une institution dans le cadre d'une collaboration technique pour représenter le gouvernement et pour superviser le projet. L'accord entre les gouvernements belge et vietnamien a été signé le 25 juin 1997. La préparation du projet a pris 10 mois et le projet a débuté en avril 1998. Il doit s'achever fin décembre 2004.

Le budget est de 17 millions de dollars, la moitié est prise en charge par la partie vietnamienne dont 35% par le budget de HCMV. Le Vietnam finance la phase préparatoire du projet.

Le projet concerne l'arrondissement 6, le district Binh Chanh et une partie des arrondissements 11 et 8. Le cœur du projet est situé dans le sous-arrondissement 11 de l'arrondissement 6.

Il s'agit notamment d'un projet pilote sur la gestion des déchets ainsi que de relogement et d'amélioration de l'habitat. A Binh Chanh il s'agit d'un projet pilote de traitement de l'eau par un lac biologique. En effet, le canal THLG est un des plus pollués de la ville qui reçoit les déchets ménagers et industriels. Le nombre d'habitants aux abords du canal est d'environ 700 000 avec 4 500 maisons précaires construites le long du canal.

Les activités du projet concernent différents domaines : les déchets, l'eau, la pollution, la mobilisation de la population, la participation communautaire.

Le projet a deux objectifs principaux :

- 1/ Améliorer la qualité de vie autour du canal THLG
- 2/ Renforcer la capacité de gestion des communautés et des services du gouvernement et de la ville

Le programme concret :

1/Amélioration urbaine et relogement :

- Agrandir le lit du canal.
- Remblayer les berges.
- Construire des routes le long du canal pour améliorer l'environnement.
- Proposer un projet de relogement sur place pour une partie de la population du canal.
- Créer de nouveaux emplois pour les résidents avec la construction d'un marché.
- Construire un petit parc et des toilettes publiques pour améliorer les activités de loisir de la population.
- Améliorer la qualité des immeubles résidentiels actuels.

- Réaliser une campagne de communication sur l'environnement pour les habitants situés le long du canal.
- Proposer les solutions de relogement pour la population. Ces propositions ont pour objectif d'aider les pauvres dans l'achat d'une maison avec un programme de crédit à long terme (15 ans) y compris pour les résidents ayant un permis de résidence depuis moins de trois mois.
- Les étapes de réalisation : les déplacements commencent en 2001 et finissent en 2004.
- Les travaux d'infrastructures consistent dans un premier temps à agrandir le canal du sous-arrondissement 11 de l'arrondissement 6.
- 400 ménages sont déplacés et relogés.
- Un petit port pour les bateaux est réalisé ainsi qu'une nouvelle route reliant Cholon et Saigon aux axes du centre ville.
- Les immeubles comprennent des appartements d'une superficie de 25 à 55 m² avec une hauteur de 4,2 mètres permettant d'installer une mezzanine. Certains appartements au rez-de-chaussée sont dotés d'une boutique. Un petit parc est prévu ainsi que des locaux d'activités collectives.
- Les activités économiques : construction d'un marché dans lequel une partie de la surface est réservée aux petites entreprises. Les ménages déplacés peuvent y accéder.
- L'amélioration de l'habitat précaire : les ruelles sont cimentées, les conditions sanitaires sont améliorées (toilettes, canaux d'assainissement, fosses septiques) ainsi que le réseau électrique et d'eau. Des programmes de micro-crédits permettent également l'amélioration de l'habitat.

2 / Le programme de gestion des déchets :

- Améliorer le réseau de collecte des déchets, des équipements sont fournis par le projet.
- Les centres intermédiaires de ramassage remplacent les points individuels de collecte.
- Améliorer les modes de gestion et encourager les activités de recyclage.
- Améliorer la perception des problèmes environnementaux des habitants et des jeunes.

3/ Programme d'amélioration de l'environnement :

- Améliorer le réseau routier avec la construction d'un axe principal.
- Construire un petit marché
- Aménager des lots de terrain avec des infrastructures pour le relogement des ménages.
- Une nouvelle zone industrielle dans la région apportera des opportunités de travail aux personnes relogées. 150 ménages peuvent acheter des lots de terrain d'une superficie de 40 m² et dotés d'infrastructures (ruelles, réseaux d'eau et d'assainissement).
- Construire un lac biologique pour le traitement des eaux usées pour 120 000 habitants.
- Etablir une ceinture verte d'une largeur de 20m pour limiter les constructions illégales.

Remarque :

Les objectifs et les modalités du projet sont désignés au début et n'ont pas changé en 50 mois de mise en œuvre. Les objectifs sont considérés comme étant adaptés au cours de cette durée.

La majorité des sujets concernés par le projet est bénéficiaire. Il s'agit des services de la ville, comme:

- le service d'approvisionnement en eau
- le service de l'environnement
- le service de l'électricité

Ces services ont des intérêts directs dans le projet. De plus le traitement des eaux usées et la gestion des déchets seront pris en compte au-delà du sous arrondissement 6.

Point de vue sur la délégation

- Les participants au projet au sein du comité de gestion (PMU) :

Il y a 18 membres dans l'équipe du PMU, dont 2 experts belges. Les experts étrangers sont payés par la partie belge, qui décide également du choix des experts.

Malgré leur qualification et leur expérience, les experts belges ne connaissent pas suffisamment le contexte vietnamien et leurs conseils ne sont pas toujours réalistes.

La majorité de l'équipe vietnamienne est employée de manière contractuelle. D'autres experts travaillent aussi par contrat (environnement, sociologues).

- Relation entre le PMU, les services de la ville, les arrondissements et les habitants :

Les relations avec les services de la ville sont directes. Il y a notamment une collaboration avec le service des transports et des travaux publics, de la science, de la technologie et de l'environnement, du plan et des investissements. Ces services ont une fonction de conseil dans le projet. Ils participent aux réunions. Les services de l'électricité et de l'approvisionnement en eau participent directement à la construction des infrastructures. La population est directement concernée en tant que bénéficiaire du projet.

- Le rôle du comité populaire de la ville dans la réalisation du projet :

C'est l'acteur qui prend la décision de créer les PMU, qui désigne le personnel de la direction du PMU. Il n'intervient pas directement dans les activités financières. C'est le bureau des finances qui gère le budget.

- Intervention des bailleurs de fonds :

Aspect financier : les procédures comptables sont faites selon les règles des deux parties.

La technologie : la décision est du côté des bailleurs, mais il existe aussi des discussions avec les experts des deux parties, rien n'est imposé. Les conseillers ne connaissent pas bien le contexte aussi les techniques conseillées ne sont pas toujours adaptées.

Le PMU a organisé des réunions pour collecter les avis des services et des associations, toutes les informations sont traitées par les experts.

- Le niveau de participation des habitants :

Le PMU organise régulièrement des réunions pour collecter les avis des habitants.

Leur participation est considérée bonne dans les trois étapes du projet :

- déménagement du site
- construction des logements
- utilisation des nouvelles habitations

L'opinion du comité sur les transferts

- La nécessité de la présence des experts étrangers :

Le rôle des experts étrangers est apparu plus ou moins important en fonction des transferts à réaliser. Par exemple, ils sont intervenus pour désigner les techniques de traitement des eaux usées (mise en place d'un traitement biologique) et pour élaborer la construction des stations intermédiaires pour la collecte des déchets.

Cependant d'autres tâches n'ont pas nécessité le recours aux experts étrangers comme la conduite d'enquêtes sur le terrain.

En général le support des experts étrangers est utile car les experts vietnamiens manquent d'expérience dans certains domaines.

- Le niveau de participation des experts prévu dans les accords :

En tant que superviseur du projet, les experts belges ne participent pas directement aux enquêtes ni aux évaluations des impacts. Ils les supervisent et rédigent les rapports destinés au gouvernement belge. Ils peuvent participer à certains travaux s'il y a une demande du côté vietnamien.

En matière de transfert de technologie, les contrats stipulent que la partie belge importe les techniques concernant le traitement des eaux usées et les stations intermédiaires de collecte des déchets. Elle est responsable de l'installation des machines et de leur fonctionnement qui impliquera un niveau élevé de technicité.

Commentaire sur la gestion financière du projet

- Les procédures de règlement :

Chaque partie applique les règlements de leur gouvernement respectif. Le côté vietnamien, procède aux remboursements à la fin de l'année et selon les tâches effectuées. Du côté belge le mode de remboursement est basé sur les factures.

Pour le remboursement, il n'y a pas de difficulté du côté belge mais il y en a beaucoup du côté vietnamien. Les dépenses sont souvent différentes par rapport au budget initial, les lignes de dépenses, le montant et la période des dépenses.

- Particularités :

La partie belge finance les travaux d'infrastructures et ceux liés au traitement de l'environnement. Cependant les objectifs sont non seulement liés à l'environnement et à l'amélioration des habitations mais aussi à la stabilisation de la vie des habitants, l'augmentation du niveau d'instruction et l'efficacité de l'économie. Ainsi les belges demandent à la partie vietnamienne de collaborer à l'élargissement des objectifs du projet. Les vietnamiens sont d'accord. C'est pourquoi la réalisation des objectifs est devenue la volonté des deux parties.

Ce projet reçoit des financements sous forme de donations et non pas de crédits. Ce qui est une particularité du projet. Les expertises et les tâches sont divisées en deux mais chaque partie est responsable du projet. Cette situation apporte des avantages mais aussi des inconvénients.

Les avantages : il n'y a pas d'inquiétude sur les remboursements car les investissements ne sont pas remboursés au bailleur de fonds.

Difficultés ou inconvénients : s'agissant d'une donation, les experts ne sont pas bien choisis et ne sont pas très impliqués dans leur travail et manquent d'expérience sur la réalité vietnamienne.

Les difficultés du projet

Le projet a pour avantage d'être soutenu par le comité populaire de la ville et la participation active des habitants. Mais plusieurs difficultés sont à souligner, liées au manque de personnel et aux procédures de remboursement du côté vietnamien.

Deux problèmes principaux sont à résoudre : les formalités des services de la ville et les problèmes des transferts de technologie.

Trois raisons principales :

Le comité de gestion du projet est une structure *ad hoc*, aussi ses décisions ne trouvent pas toujours de légitimité auprès des autorités locales.

De plus, les conseillers étrangers manquent d'expérience sur le contexte vietnamien, leurs conseils techniques, qui entraînent des décisions sur les investissements, ne sont pas toujours adaptés à la réalité vietnamienne.

Le remboursement du côté vietnamien doit suivre toutes les étapes prévues. S'il y a un changement il faut donner des justifications.

D'autres difficultés sont également à souligner, comme la dilution des responsabilités entre les organismes qui supervisent les comités de gestion des projets : les formalités sont alors renvoyées de service en service.

Par ailleurs, l'absence d'accord entre la partie belge et la partie vietnamienne sur le niveau des indemnités freine également l'avancement du projet.

- Les recommandations du comité de gestion du projet :

Il faudrait davantage de personnel au sein du comité de gestion du projet. Il manque notamment des compétences juridiques pour coordonner le travail de la partie belge et vietnamienne.

De plus, les services de la ville doivent être plus impliqués dans la gestion du projet, afin notamment de permettre le respect des délais.

L'avis des autorités locales (arrondissements 6 et 8)

Autorités locales interviewés

- Les arrondissements 6 et 8
- Au sein de l'arrondissement 6 :
 - le sous arrondissement 11
 - le département de gestion urbaine
 - le bureau des compensations
- Au sein de l'arrondissement 8 :
 - Le département de gestion urbaine

Le sous arrondissement 11 est l'unité qui participe directement au projet THLG. Du côté de l'arrondissement 8, environ 90 ménages riverains du canal ont été déplacés.

La répartition des responsabilités au sein des autorités locales

L'arrondissement 6 est responsable de l'établissement des plans de compensations pour le relogement de 300 ménages dans le sous-arrondissement 11. Il a déjà monté un projet de compensations avec les recommandations du comité populaire de la ville et du comité de gestion du projet.

D'autres responsabilités lui reviennent :

- obtenir des informations permettant l'élaboration de l'étude de faisabilité ;
- participer aux groupes d'études et aux enquêtes auprès des habitants ;
- superviser le déménagement de la population ;
- désigner les terrains vacants au comité de gestion du projet.

Du côté du sous-arrondissement 11, trois employés participent au projet :

- un responsable de la réduction de la pauvreté et de l'élimination de la faim ;
- un responsable de l'environnement ;
- un membre de la direction de l'union de la jeunesse.

Ces trois personnes ont suivi des stages de formation aux méthodes d'entretien avec les habitants.

Ils travaillent avec les enquêteurs pour recueillir l'avis des habitants sur la réalisation du projet et, également, avec les chefs des sous-quartiers et la police du quartier.

Le district 8 n'a pas encore un rôle bien défini dans le projet. Il n'a pas désigné de personnel pour travailler sur le projet, car rien n'a encore commencé dans le district.

- L'évolution des responsabilités :

Le projet a commencé en 1997, mais l'arrondissement 6 n'est intervenu qu'à partir de la phase de délogement des ménages, pas avant. Au début de la mise en œuvre du projet, les experts belges, n'ont pas consulté l'arrondissement, ils ont pris contact directement avec les habitants. Le comité de gestion du projet a fait appel à l'aide de l'arrondissement lorsque les difficultés liées aux compensations sont apparues. Mais l'arrondissement 6 n'a pas organisé de groupe de travail spécifique sur le projet, les problèmes sont traités par les employés de l'arrondissement selon leur

domaine d'intervention.

La participation du sous-arrondissement 11 s'est faite dès le début du projet. Des responsables sont désignés pour travailler avec le comité de gestion jusqu'à la fin du projet, soit une dizaine de personnes (dont deux chefs de quartier, deux policiers de quartier, des chefs de groupes de ménages, le vice-président du comité populaire, quatre employés et quatre personnes, qui travaillent à plein temps sur le projet).

Le département de gestion urbaine de l'arrondissement 8 est invité à participer au projet dès 1997 et à participer à plusieurs réunions avec le PMU, puis sa participation s'arrête.

La perception des objectifs du projet par les autorités locales

Il existe plusieurs objectifs mais en général, les principaux sont l'amélioration de l'environnement et l'amélioration urbaine. Les gens ont bénéficié dans le projet de l'électricité, de l'eau et des routes qui ne sont plus inondées. Quand les gens déplacés voient ces améliorations, ils sont prêts à participer au projet et à le voir s'achever.

Cependant, la durée du projet est trop longue, ce qui les fatigue et les inquiètent face à leur vie instable.

La partie belge mène une politique pour aider les habitants après le déménagement mais celle-ci n'est pas prévue dans le projet. Le projet a changé de taille progressivement et implique de nombreuses négociations qui ne résolvent pas tout les problèmes. En fait, les questions stratégiques sont discutées entre le comité de gestion et le comité populaire de la ville mais pas avec l'arrondissement.

Les formalités sont compliquées et longues, en partie à cause du manque d'expérience du comité de gestion du projet. Des dossiers envoyés au comité populaire de la ville reste en attente plusieurs mois et doivent être refaits à cause de mauvaises procédures.

Commentaires sur le projet

Il s'agit d'un projet bilatéral. La partie belge finance seulement le traitement de l'environnement et l'amélioration urbaine. Le financement se fait étape par étape, ce qui retarde l'avancement du projet. Les compensations et le relogement sont financés par le côté vietnamien.

Du côté belge il y a un programme de transfert de technologie. Les machines sont importées directement de Belgique.

Même si ce projet se concentre dans le domaine de l'environnement, le bailleur est aussi intéressé par des problèmes sociaux comme la réduction de la pauvreté et l'éducation.

Du côté belge, on demande que la partie vietnamienne s'intéresse au sort des gens déplacés et qu'elle s'assure qu'ils vivent mieux après le programme de relogement. Toutes ces questions sont devenues de grands objectifs du projet et la partie belge souhaiterait que ces objectifs soient réalisés après la fin du projet, même si elle ne finance ni le relogement ni les compensations.

Ainsi, les Belges interviennent directement sur le montant des compensations et voudraient que leurs montants soient plus élevés que ceux pratiqués au Vietnam. Ces négociations retardent l'avancement du projet.

Le point de vue des autorités locale sur les questions de délégation

- La participation des habitants

Le projet a rassemblé attentivement l'avis des habitants, point sur lequel le bailleur de fonds a insisté. Il est d'ailleurs représenté au cours de ces réunions. En dehors des questions sur les montants des indemnités, on demande également aux habitants leur avis sur les problèmes de traitement des déchets, d'amélioration urbaine et sur la construction des sites de relogement.

Les experts étrangers recueillent eux-mêmes régulièrement l'avis des habitants. L'avis des autorités locales est également pris en compte, par exemple, sur les questions de réhabilitation de quartier et même sur les méthodes d'enquêtes auprès des habitants.

Par exemple, les autorités locales ont mis en garde contre la destruction de certaines maisons dans le cas d'élargissement de ruelles. Par ailleurs, les experts belges ont contribué à donner des avis précieux sur la détermination du prix des compensations.

- Le niveau de participation de l'arrondissement et du sous-arrondissement

L'arrondissement 6 participe au projet sur la question du plan de compensations et de relogement des 300 ménages. La coordination entre l'arrondissement et les autres services concernés est bonne. Le sous-arrondissement sert de lien entre le comité de gestion et la population. La communication entre la population et le comité de gestion a eu un impact positif dans le déroulement des enquêtes.

Eléments d'évaluation du projet

- Les points positifs et négatifs :

Parmi les points positifs, il faut mentionner l'enquête approfondie auprès des habitants, qui a permis de comprendre leurs souhaits et de recevoir leur soutien. De plus, la réalisation de ce projet (notamment l'amélioration urbaine et la construction de remblais pour renforcer les berges du canal) aura un impact positif sur le cadre de vie des habitants.

Au passif de ce projet, les autorités locales critiquent la trop grande lenteur du projet. La longueur des délais suscite l'inquiétude de la population. Les habitations, situées dans la zone de délogement, ne peuvent plus faire l'objet de transactions et les habitants n'osent pas faire de travaux sur leur maison car ils ne savent pas quand ils seront délogés. Certains éléments du projet comme les immeubles, auraient dû être finis mais, jusqu'à présent, les travaux n'ont pas encore commencé.

Le comité de gestion du projet manque d'expérience dans la conduite de projet et le poids des formalités devient important. La partie belge, intervient trop dans les décisions liées au déménagement et aux compensations. Des discussions ont lieu entre le bailleur de fonds et les arrondissements mais finalement ce sujet doit être résolu au niveau du comité populaire de la ville.

- Propositions et recommandations :

Du personnel plus compétent et ayant une expérience en matière de gestion administrative doit être employé pour éviter les blocages liés aux formalités.

De même, les problèmes de financement doivent être résolus rapidement pour passer à la mise en œuvre dans le respect des délais.

En effet, la lenteur des réalisations inquiète la population, notamment la construction des immeubles permettant le relogement. Ainsi, les déménagements doivent s'effectuer le plus tôt possible afin que les habitants puissent se stabiliser et que la gestion des autorités locales devienne plus facile.

L'avis des services de la ville

Les services de la ville interviewés sont :

- le service du plan et de l'investissement (département gestion des projets APD) ;
- le service des transports et des travaux publics (département gestion de l'environnement);
- le service de la science, de la technologie et de l'environnement (département gestion de la science et technologie, département gestion de l'environnement)

Rôle et fonctions des services de la ville dans le projet

Le service du plan et de l'investissement gère le bureau de gestion des projets APD. Ce bureau assure le suivi des projets APD de la ville.

Le service des transports et des travaux publics a demandé à son département de gestion de l'environnement de conseiller le comité de gestion du projet THLG, et a désigné une personne pour suivre les questions d'environnement du canal Tan Hoa Lo Gom.

Le département de la gestion de la science, de la technologie et de l'environnement est en droit d'établir des comités scientifiques pour superviser les projets APD dont celui de THLG. Il a donc un rôle de conseil au sein de ce projet.

- L'évolution des participations :

Au cours de la phase préparatoire, le service du plan et des investissements donne des conseils et des explications aux investisseurs et joue un rôle intermédiaire dans la négociation des programmes, dans le choix du personnel des comités de gestion des projets, ainsi que dans les étapes de réalisation. Il ne participe pas directement aux travaux sur le terrain mais il supervise le projet et donne des conseils.

Le service du transport et des travaux publics intervient surtout dans la phase préparatoire. Au cours de cette étape, il désigne un expert en environnement pour l'évaluation de la faisabilité du projet.

Le service de la science, de la technologie et de l'environnement a établi un comité scientifique comprenant neuf experts sur l'environnement et la technologie, pour évaluer la faisabilité du projet et donner des conseils pour la phase de mise en œuvre.

Au sein du service du plan et de l'investissement, une personne suit directement le projet depuis le début (suivi de la réalisation, programmation, conseils aux investisseurs, notamment sur les formulaires administratifs et la politique d'investissement vietnamienne et des partenaires).

Le directeur du département et le directeur adjoint supervisent simultanément le projet pour résoudre les problèmes de formalités du comité de gestion du projet, de leur département et du comité populaire de la ville. Ils sont également chargés d'expliquer aux partenaires les règlements du gouvernement vietnamien et de répondre aux questions des investisseurs.

Un expert est désigné au sein du département de gestion de l'environnement pour coordonner le travail des experts des autres services et donner des avis dans le domaine du traitement de l'environnement.

La perception des objectifs du projet par les services de la ville

- Le service du plan et de l'investissement :

Le projet THLG est un projet d'amélioration de l'environnement sur une période de 5 ans à partir de 2000 jusqu'à 2004. D'après le plan initial le projet THLG est, en fait, un projet pilote pour améliorer l'environnement dans certains endroits du canal. Dans le processus de mise en œuvre, ce projet pilote n'a pas pu résoudre le problème de l'environnement que l'investisseur souhaitait, parce que le canal est toujours pollué. Si l'on ne réalise pas de manière globale le problème de la pollution du canal, celle-ci ne sera pas réduite.

En revanche, ce projet a des répercussions importantes sur la population. C'est pourquoi l'investisseur demande d'arrêter le projet pilote pour le transformer en projet élargi. Lorsqu'on élargit ce projet de nouveaux problèmes émergent comme le délogement de la population et l'amélioration des infrastructures dans certains lieux comme l'arrondissement 6 et l'arrondissement Tan Binh.

Ainsi, les investisseurs ont refait des observations sur le terrain et établi des objectifs plus larges : non seulement résoudre le problème de l'eau polluée mais aussi assurer un bon environnement sanitaire pour la population située dans la zone du projet.

Ainsi le projet s'est concentré sur trois problèmes :

- améliorer le réseau du canal pour assurer l'assainissement de l'eau
- construire un lac biologique pour résoudre le problème de l'eau usée des habitants dans la zone du projet
- établir un montant de compensations et un programme de délogement et relogement de la population située dans la zone du projet

Parmi ces trois objectifs les investisseurs insistent sur les deux premiers. Mais ils s'intéressent aussi aux compensations et au relogement de la population.

A partir de ces objectifs l'investisseur détermine les bénéficiaires du projet. Ce sont les ménages situés dans la zone du projet, notamment ceux qui habitent le long du canal, ceux situés dans les zones de relogement et ceux situés dans la partie du lac biologique.

Pour la population bénéficiaire du programme de réhabilitation urbaine, avant que le projet ne soit réalisé, la majorité de celle-ci n'avait pas de compteur d'électricité et d'eau potable et accédait à ces ressources avec des branchements sauvages, les ruelles n'étaient pas cimentées. Avec le projet la situation est normalisée.

La population déplacée est relogée dans des appartements ou sur des lots de terrains à Binh Hung Hoa. Ces deux zones ont un réseau d'infrastructures meilleur que celui des sites antérieurs. De plus la population déplacée vivait sur le canal et la superficie habitable était seulement de 20 à 25 mètres carrés.

Par ailleurs, les organismes de gestion de l'environnement, de gestion urbaine, les comités populaire de la ville, des arrondissements et sous-arrondissements concernés, tirent également un bénéfice de l'amélioration de l'environnement.

Le projet a encore un autre objectif : la construction d'une station intermédiaire pour la collecte des déchets du sous-arrondissement 11 de l'arrondissement 6. Cette station est équipée par des machines modernes pour le traitement des déchets avant leur transport au lac biologique.

Par ailleurs, le traitement des déchets à l'avenir peut être pris en charge dans des zones voisines et probablement élargi à toute la ville.

Le problème lié à l'élargissement du projet est l'augmentation de la population concernée : non seulement celle située le long du canal, mais aussi celle de la zone du lac biologique et de la zone de relogement à Binh Hung Hoa. Un autre problème est lié à l'efficacité du lac biologique : on craint sa saturation et le mauvais choix des techniques de traitement fait par la partie vietnamienne.

- L'avis du service de transport et de travaux publics :

Les habitants concernés par le projet seront bénéficiaires (amélioration des conditions de vie) ainsi que ceux de passage dans l'arrondissement, qui bénéficieront également de l'environnement. Les employés des services de gestion urbaine sont aussi gagnants car cette zone ne posera plus de problèmes.

D'après les avis recueillis, les habitants sont satisfaits. Les objectifs sont réalisables et généralisables à d'autres projets.

La perception des particularités du projet

A la différence des projets de japonais et de la Banque Mondiale, ce projet a plusieurs objectifs (traitement de l'eau, infrastructures, conditions de vie de la population) et chaque objectif est à réaliser par les vietnamiens à la demande de la partie belge, conditions de financements par celle-ci.

Le projet THLG a deux objectifs :

1- l'environnement et les infrastructures que les belges financent

2- la compensation et le relogement, qui sont sous la responsabilité et à la charge des vietnamiens

Pour les autres projets, lorsque les tâches sont réparties entre les partenaires, il n'y a pas d'intervention des intervenants étrangers dans le domaine vietnamien et réciproquement. Dans ce projet, les belges interviennent quand même sur la question des compensations et du relogement. Ce qui est plus compliqué en pratique mais plus avantageux pour la qualité de vie des habitants et pour le résultat final.

Ce projet est un projet à long terme car les versements sont faits après chaque élément réalisé. Ainsi la durée des versements se fait tout le long du processus du projet.

Du point de vue du transfert de technologie dans la construction du lac biologique, tous les équipements sont fournis par le bailleur de fonds et choisis par les vietnamiens.

Pour les bailleurs de fonds, les objectifs sont l'amélioration de l'environnement et de l'urbain, mais ils sont aussi intéressés par les aspects sociaux. Ils veulent limiter le délogement des habitants. Dans le cas de délogement, ils veulent s'assurer que la population ait des conditions de vie meilleures. Ces conditions sont liées au financement.

Le bailleur de fonds intervient dans la compensation (sur le prix des compensations). C'est une des raisons qui retarde le processus de réalisation du projet. Mais, grâce à cette intervention, les bailleurs de fonds fournissent une autre forme d'aide : un budget pour les ménages délogés, pour l'achat des maisons et pour stabiliser leur vie après leur déménagement, point positif du projet.

Autre caractéristique, on réalise une enquête auprès des habitants, ce qui entraîne des modifications sur le montant des compensations et les conditions de relogement afin de satisfaire la population. Ce qui est un autre point positif du projet.

Remarques sur la participation des habitants

On peut dire que ce projet est un modèle en matière de recueil des opinions des habitants. Les bailleurs de fonds ont demandé des enquêtes sociologiques pour rassembler l'avis des habitants. Dans les faits, on se demande si l'on doit ou non réaliser ce projet, on s'interroge sur les solutions de relogement. Tous les résultats collectés sont traités par les bailleurs de fonds et les services de la ville concernés. Ainsi, on peut considérer que ce projet est novateur dans le domaine de la participation des habitants

Les relations avec les experts étrangers

- Le service du plan et des investissements :

Les experts étrangers assistent aux réunions du comité de gestion pour le suivi du projet. Il y a deux catégories d'experts : les conseillers et les bailleurs de fonds. Les conseillers prennent contact avec le comité de gestion pour demander des données sur la politique de la ville et les projets. Les bailleurs de fonds consultent le comité de gestion pour le suivi de l'avancement du projet et pour résoudre des problèmes rencontrés. Les demandes des experts étrangers sont prises en compte par comité de gestion, sauf pour ce qui ressort des instances supérieures. En principe,

les experts étrangers travaillent avec le comité de gestion sur un principe de coopération et de négociation.

Eléments d'évaluation du projet : points positifs et négatifs du projet

- Le service du plan et de l'investissement :

La collaboration entre les services concernés n'est pas réellement étroite, parfois il y a des propositions faites depuis longtemps mais qui ne reçoivent pas d'échos. C'est pourquoi le projet THLG est en retard de 6 mois par rapport au plan initial.

- Le service du transport et des travaux publics.

Pour les points positifs, il faut noter que le projet attire l'attention de la ville et des services municipaux et gouvernementaux. Il existe déjà un schéma directeur de l'assainissement de l'eau et un projet de l'environnement de Nhieu Loc Thi Nghe qui permet de déterminer des orientations pour le projet THLG.

Cependant, il y a des différences dans le montant des compensations entre les bailleurs de fonds et la partie vietnamienne, notamment pour le volet logement et le relogement, ainsi que dans la détermination des investissements prioritaires.

- Le service de la science de la technologie et de l'environnement :

Les habitants et les services de la ville ont soutenu le projet. Ils sont d'accord et y adhèrent, ce qui est un point positif.

Toutefois, le projet est trop vaste et comporte beaucoup d'objectifs : plusieurs éléments sont à réaliser dans un large champ géographique, et plusieurs services de la ville sont concernés. Il y a un accord mutuel mais les relations entre les services sont parfois distendues. Ainsi, il y a des difficultés dans les formalités et dans les stratégies, c'est pourquoi l'avancement du projet est en retard par rapport au plan initial. Ainsi, on demande que les différents services de la ville se mettent en accord.

Recommandations

- Le service du plan et de l'investissement

Les services de la ville doivent collaborer étroitement notamment dans les montants des compensations, le mode de relogement pour l'avancement rapide du projet.

- Le service du transport et des travaux publics :

IL faut avoir des règlements et des procédures particulières pour harmoniser les deux parties. Le comité de gestion doit collaborer plus étroitement avec les services de la ville et les experts nationaux et locaux pour la collecte des idées et pour recevoir des instructions dans les orientations.

- Le service de la science et de la technologie :

Le bureau ODAP doit être plus actif dans son rôle d'intermédiaire entre le comité de gestion du projet, les bailleurs de fonds et les services de la ville pour résoudre les problèmes rencontrés.

L'avis des ménages

L'avis des ménages délogés

Cinq ménages et une PME de la zone délogée sont interviewés.

La perception des objectifs du projet : les points positifs et négatifs

C'est un projet qui apporte aux habitants un environnement plus sain et une meilleure qualité de vie, notamment avec le traitement de l'eau polluée du canal. La perception de l'état sanitaire est meilleure : les ménages arrêtent de jeter les déchets dans les canaux.

En ce qui concerne les infrastructures de la zone améliorée, avant il n'y avait ni eau ni électricité (achat à prix plus élevés) avec ce projet tout ceci est amélioré. De plus, il y a des centres de loisirs comme le parc.

En ce qui concerne la démocratie dans le projet, le recueil de l'avis des habitants et les réalisations effectuées d'après les souhaits de la population sont des points positifs du projet.

Pour ce qui est de la zone délogée, il y a 2 sortes de relogements : des appartements et des lots de terrain à Binh Hung Hoa pour reconstruire leurs maisons. Pourtant jusqu'à présent les gens ne sont pas encore délogés mais négocient le montant des compensations. Ils ne savent pas si avec cette somme d'argent ils peuvent acheter une maison ou non. Ils sont inquiets.

Le projet doit déloger une grande partie de la population, ce qui bouleverse leur vie. Pour ce qui est de la zone délogée, l'environnement devient plus pollué qu'avant le projet car, actuellement, les familles de cette zone sont toujours confrontées aux inondations. Ils n'osent pas investir dans les réparations car ils ne savent pas quand ils vont être délogés et n'ont pas d'information sur les compensations. Ainsi, leur vie devient plus incertaine. Donc, ils laissent leur maison à l'abandon. En plus, ils ne savent pas combien ils vont recevoir donc ils ne peuvent pas planifier à l'avance leurs habitations. Ils appréhendent l'avenir. Quand ils doivent déménager loin, les activités de la famille changent. Par exemple, le changement des écoles des enfants, le fait d'aller au travail plus loin, le réseau de voisinage. En général, il y a plusieurs difficultés s'il faut déménager dans un endroit inconnu. Le projet a du retard et cela rend les gens inquiets.

Remarques sur la participation des habitants

Le comité de gestion du projet a travaillé de façon démocratique. Il a enquêté dans chaque foyer avec des questionnaires sur le projet et sur le montant de compensations. Par ailleurs, il a organisé des réunions pour demander l'avis de la population concernée sur les plans des immeubles et des appartements et sur la planification de la zone de relogement à Binh Hung Hoa.

Les habitants ont été d'accord avec la manière de travailler du PMU et ils ont fait des propositions concrètes :

- Etablir des infrastructures de la zone de relogement avant que les habitants y viennent.
- Construire des lotissements avec des superficies appropriées pour que les foyers modestes puissent acheter.

Le comité de gestion encourage les habitants de la zone à établir un fonds de crédits (genre tontine). L'argent est gardé par le chef du groupe et les membres peuvent en demander quand ils en ont besoin.

Evaluation de l'action du comité de gestion et des experts belges et recommandations

Le comité de gestion a mené à bien le recueil de l'avis de la population et a bien suivi les souhaits des habitants dans la zone de relogement, notamment en ce qui concerne les modifications des plans des immeubles de relogement sur des lots de terrain à Bing Hung Hoa. Ceci est une illustration de la prise en compte des avis des habitants par le comité de gestion de manière sérieuse. Sur le point des compensations, le comité de gestion a bien écouté les avis mais il n'a pas encore déterminé le prix.

Jusqu'à présent, les habitants savent qu'ils sont sur la liste des ménages délogés. Ils ont discuté avec le comité de gestion sur les modes de construction des zones de relogement. Cependant, dans la réalité rien ne s'est passé. Les logements ne sont pas encore réalisés. Le problème majeur pour les habitants, celui des compensations n'est pas encore déterminé. Les habitants ne savent pas quelles sont les raisons des difficultés actuelles.

L'indétermination du montant des compensations inquiète les habitants. Ils voudraient savoir combien ils vont recevoir pour envisager les possibilités d'achat d'une maison. Le prolongement de la durée de délogement du projet amène des conséquences négatives sur la vie des habitants. Ils vivent précairement et n'osent pas investir dans les réparations de leurs maisons.

Ces problèmes sont liés au retard dans l'avancement du projet. L'étape de délogement – relogement, d'après le calendrier, était fixée à juin 2004 mais jusqu'à présent (octobre 2002) il n'y a pas encore de préparation concrète sur le terrain pour la construction des immeubles. Il y a déjà deux ans qu'il n'y a que des réunions, sans réalisations concrètes et personne ne sait quand la phase de délogement va commencer. Ainsi la date sera retardée par rapport au plan initial.

Dans toutes les réunions de collecte d'opinions, les experts étrangers sont présents. Ils posent directement des questions aux habitants et demandent à chaque personne de répondre aux questions et de présenter des recommandations. Après avoir étudié toutes les propositions, les experts ont fait des modifications notamment sur le plan des immeubles. Cela montre que les experts étrangers s'intéressent beaucoup aux populations de la zone du projet.

Il faut déterminer le plus tôt possible le montant des compensations. Ce prix doit assurer l'achat d'une autre maison. Le relogement doit être fait le plus tôt possible pour que les habitants puissent stabiliser leur vie, avec des politiques de crédits aux personnes déplacées pour monter des projets économiques.

L'avis des ménages du quartier réhabilité

Cinq ménages ont été interrogés.

Les points positifs et négatifs du projet

Les habitants savent que le projet a commencé début 2001. Jusqu'à présent, ce projet a déjà eu des conséquences sur leurs conditions de vie. L'environnement devient moins pollué, ils ont des conditions de vie et de travail meilleures. Les ménages savent que c'est la première étape et qu'il restera une deuxième étape dont ils ignorent la fin.

Avant ce projet, le réseau général d'infrastructures était vétuste. Il n'y avait ni électricité ni eau potable. Les habitants devaient acheter l'électricité à un prix élevé et, parfois, ils n'en n'avaient pas les moyens et devaient utiliser des lampes. De même pour l'eau potable : chaque famille devait dépenser environ 200 000 d'ongs pour acheter l'eau, ce qui était impossible pour les plus pauvres. Les ruelles étaient inondées, l'assainissement de l'eau mauvaise, quand il pleuvait et notamment à marée haute, la zone était inondée et les maisons malodorantes à cause de l'eau des sanitaires.

Quand le projet se réalise, ces problèmes trouvent leurs solutions. La qualité de vie s'améliore. Plusieurs familles économisent les frais d'électricité et d'eau potable au profit de l'éducation des enfants. En plus, le projet a incité les habitants à créer des fonds. Les membres peuvent emprunter de l'argent pour payer l'eau et électricité et, grâce à ces fonds, les habitants vivent ensemble dans un esprit de solidarité.

Le réaménagement des ruelles est également un point positif du projet. La réalisation du projet ne crée pas de désagrément au quotidien. Les relations avec le comité de gestion du projet sont bonnes. Le personnel est motivé et soutenu par les habitants. L'ensemble des habitants du quartier réhabilité a bénéficié des résultats apportés par le projet à la communauté.

Seul critique : le retard dans le programme de construction des sanitaires. Leur absence continue de nuire à l'environnement.

Leurs avis sur leur participation

Quand le projet commence, le comité de gestion rencontre les habitants pour recueillir leurs avis. Ensuite, il organise des réunions au niveau des groupes de ménages. A ces réunions, les habitants votent pour désigner des chefs de groupes afin de participer au projet et transmettre les questions qui relèvent de leurs intérêts. Le chef du groupe transmet les informations sur le déroulement du projet. C'est un intermédiaire entre le comité de gestion et les habitants.

Par exemple, pour leur raccordement à électricité et à l'eau, les habitants posent des questions précises dans les réunions ou au cours des enquêtes. Par exemple :

- « Est- ce que l'électricité et l'eau peuvent être branchée si la maison est loin de la rue ? »
- « Sous quelle forme doit-on contribuer au projet ? »
- « Combien de temps faut-il attendre pour avoir de l'électricité et de l'eau ? »

La création d'un fonds permet de faire participer les habitants. Ce quartier étant pauvre, le fonds permet des prêts sans intérêt.

En général, entre la population et les cadres du comité de gestion du projet il y a des échanges d'information fructueux. Ils sont tous satisfaits de la méthode très démocratique du projet. Si, des problèmes ne sont pas résolus au niveau du comité, ils sont résolus au niveau supérieur. Dans le cas des familles en difficulté, les employés du comité de gestion se déplacent chez elles pour trouver des solutions.

L'évaluation du projet par les habitants

Dans les explications que les habitants donnent, les employés du comité de gestion du projet apparaissent très coopératifs. Par exemple, un certain nombre de ménages habitent loin de la source d'approvisionnement de l'eau, lorsqu'on met des compteurs d'eau les dépenses sont doublées. Les habitants ont demandé au projet de trouver une solution pour les aider et le comité de gestion a pu le faire. Parfois, il y a des problèmes qu'il faut transmettre aux supérieurs. Les employés du comité sont allés avec les habitants concernés voir les supérieurs. IL n'y a pas beaucoup d'ennuis signalés par ces ménages dans le processus du projet.

Le projet se trouve dans la première phase et dure plus d'un an. Les habitants souhaitent tous avoir un environnement sain, donc ils participent activement au projet et ne posent pas de problème. Les riches contribuent facilement tandis que les pauvres sont plus lents, mais tous cherchent une solution. Par exemple, grâce au fonds de crédits les gens ont pu payer l'électricité et l'eau sans avoir à payer d'intérêts.

Dans le déroulement du projet, les experts sont souvent venus, ils font des observations et posent des questions. Parfois, ils viennent pour filmer la situation de certains ménages, plusieurs d'entre eux ont fait des entretiens avec les habitants sur la question des infrastructures en réalisation, sur leur qualité et sur leur conséquences dans la vie quotidienne.

Leurs recommandations

Presque toute la population du quartier réhabilité est satisfaite de l'efficacité du projet. Ils n'ont pas de questions à formuler sur le processus du projet. Cependant ils pensent que l'aide financière accordée aux ménages (300 000 d'ongs aux plus pauvres pour qu'ils aménagent eux même les sanitaires) n'est pas suffisante.

2. Le point de vue des acteurs du projet de l'autoroute Est-Ouest

L'avis du comité de gestion de l'autoroute

Les objectifs et l'historique du projet selon son comité de gestion

L'autoroute Est-Ouest, avec une longueur de 21,8 km, passe par les arrondissements centraux (1, 5 et 6, 8) et le nouveau arrondissement 2 et le district périphérique Binh Chanh.

Le montant total de ce projet est de 80 600 millions de Yen, dans lequel la part de la banque JBIC est de 52 250 millions de Yen et la part du budget de la ville de HCMV est 28 351 millions de Yen.

La durée du projet est de 5 ans et débute à partir d'août 2003 jusqu'à la fin août 2006. Le comité de gestion de l'autoroute Est-Ouest a été créé par la décision n° 637/QD-UB-DT (décision du comité populaire sur la gestion urbaine). Le 25 janvier 2000 le personnel du projet est de 45 personnes répartis dans 6 départements. Le 29 avril 2002 le projet de l'autoroute Est-Ouest et le projet sur la qualité de l'eau de la ville sont réunis ensemble dans le projet dit de « l'autoroute Est-Ouest et de la qualité de l'eau de HCMV ».

- 1. Un premier département est chargé du personnel, de l'organisation, des salaires et de la sécurité. Il comprend trois personnes.
- 2. Le département des finances est chargé du contrôle de la comptabilité et de sa conformité avec les règles de gestion nationale. Il comprend cinq personnes.
- 3. Le département du plan étudie le choix des entreprises dans les procédures d'appel d'offres. Il comprend trois personnes.
- 4. Le département technique étudie la qualité des sites de construction et de protection de l'environnement. Il comprend trois personnes.
- 5. Le département des compensations et du déménagement étudie l'indemnisation des habitants expropriés et leur déménagement. Il doit agir selon des principes de transparence, d'égalité et d'efficacité pour permettre l'obtention des terrains dans les délais permettant à l'avancement du projet. Il comprend 20 personnes.
- 6. Le département de gestion de la construction des immeubles de relogement comprend cinq personnes.

Les mesures de compensations commencent en août 2001 et doivent se terminer en octobre 2003. Le déménagement se déroule pendant environ un an à partir du 23 novembre 2002. Jusqu'à

présent, le comité de gestion du projet a signifié le montant des compensations à 2561 ménages sur un total de 6983 (soit 36,7% des ménages expropriés). Cet avancement est significatif et exemplaire pour les autres projets APD. Le montant total déjà utilisé jusqu'à septembre 2002 représente 13, 2% du budget alloué aux compensations. Le financement vietnamien au titre des compensations est de 81,4 millions de dollars et celui des japonais est de 6,4 millions de dollars.

Le projet s'étend à 6 arrondissements. Les expropriations concernent un total de 6983 maisons, soit :

- 1676 dans l'arrondissement 1,
- 1141 dans l'arrondissement 2,
- 72 dans l'arrondissement 4,
- 2275 dans l'arrondissement 5,
- 1168 dans l'arrondissement 6
- 77 dans l'arrondissement 8,
- et 574 dans le district Binh Chanh.

Par ailleurs, 294 institutions doivent être déménagées et deux marchés de gros : Cau Ong Lanh dans le l'arrondissement 1 et le marché Cau Kho dans l'arrondissement 5.

L'idée est de construire une autoroute d'est en ouest pour réduire les encombrements du centre-ville et, en même temps, relier le delta du Mékong qui est le plus grand grenier du pays. Le gouvernement japonais a créé une délégation de conseillers : la « SAPROF » pour faire les études de faisabilité. Après la fin des études de faisabilité, un mémorandum entre les deux gouvernements vietnamien et japonais a été signé avec un engagement de la banque JBIC. La signature officielle d'une convention de financement a permis de débiter le projet.

La croissance de la population urbaine liée au processus du développement économique de Hô Chi Minh Ville implique l'amélioration de la qualité de vie.

Le processus d'urbanisation induit des tensions et des effets d'agglomération négatifs comme l'explosion démographique, la pollution de l'environnement et particulièrement une surcharge dans le domaine des transports urbains. Les infrastructures de la ville ne satisfont plus aux besoins de la population. La stratégie de développement urbain se concentre sur deux objectifs :

- l'amélioration du centre urbain,
- le développement de villes nouvelles.

En particulier par la création de routes qui relient le centre à la périphérie, avec des autoroutes périphériques pour réduire les embouteillages du centre.

Par ailleurs, le projet de l'autoroute Est-Ouest est combiné avec la réhabilitation urbaine et l'amélioration de l'environnement le long du canal Tau Hu. En effet, si au début du projet, l'accent est mis sur la construction de l'autoroute, dans le processus d'évaluation, le groupe SAPROF a ajouté ce deuxième objectif.

L'avis du comité de gestion sur la délégation

En général, la plupart des membres du comité de gestion sont recrutés au sein de plusieurs administrations. Certains viennent de l'Institut des Etudes sur les Transports et plusieurs cadres restent en poste dans leurs services et sont affectés à mi-temps au comité de gestion. La plupart sont des personnes recrutées sur contrat. On peut dire que le nombre des experts étrangers n'est

pas considéré comme du personnel officiel et stable qui travaille dans le comité de gestion. Le nombre des experts étrangers change souvent selon le plan des activités du projet. En réalité, un certain nombre d'experts japonais ont travaillé périodiquement en tant que conseillers et que techniciens. Le budget crédité est aussi utilisé pour payer des conseillers. Certains experts travaillent aussi dans les procédures d'appels d'offres.

Le Comité Populaire de la ville est considéré comme l'instance dirigeante du projet. Le comité de gestion a été désigné par une décision du Comité Populaire qui lui confère un certain nombre de responsabilités. Les services et les arrondissements sont considérés comme les égaux du comité de gestion. Cependant, un certain nombre de services jouent le rôle du Comité Populaire avec un rôle de conseil.

A la différence des entreprises étatiques, le budget du comité de gestion doit être approuvé. Sa marge d'autonomie est faible. Les cadres sont désignés par le Comité Populaire, mais, pour les autres postes, le nombre de personnes est fixé par le service du personnel de la ville.

Concernant la liberté du choix de la technologie, la convention signée entre les deux parties a limité l'indépendance de la partie vietnamienne. Les décisions dépendent presque entièrement du bailleur de fonds, c'est-à-dire du gouvernement japonais.

Les proportions entre le crédit APD et le capital du côté vietnamien sont aussi un indicateur important qui illustre le niveau de participation du capital étranger. En principe, cette proportion est de 95% de crédit APD et de 15% de capital vietnamien, mais cette proportion varie selon les règlements du bailleur de fonds. Pour JIBC dans le cas présent, il faut un gros budget pour assurer les compensations et les proportions seraient de 70% et 30%. C'est pourquoi dans le cas de l'autoroute Est-Ouest, le capital du côté vietnamien est élevé soit 30% du total du budget.

Au niveau de la participation des habitants, on peut dire que le projet Est-Ouest s'est beaucoup amélioré sur les questions de compensations et de déménagement. La consultation des ménages s'est organisée plusieurs fois et à différents niveaux : habitants, groupes d'habitants (tô dân phố), quartier (khu phố), et sous-arrondissement (phuong). Ce qui a permis d'informer les habitants sur les mesures prises par la ville. Les brochures dans lesquelles figurent des informations sur le projet, sur les immeubles de relogements, sur les tarifs de compensation sont distribuées à chaque ménage au début du projet. Ces informations aident les habitants concernés sur le choix des modalités de relogement.

Bien que l'on ait bien préparé le nombre des maisons pour le relogement, la politique de relogement du projet Est-Ouest fournit aussi d'autres pistes pour le choix des habitants. Par exemple, il existe la possibilité de recevoir le montant des compensations et de chercher ou de trouver une autre résidence ou de recevoir un lot de terrain ou un appartement dans un immeuble.

De plus, au niveau de l'arrondissement et de la Commission de compensation (cf. décret 22 CP du gouvernement) siège un représentant des habitants. Par ailleurs, la procédure de recours est présentée de façon concrète pour que les habitants puissent s'engager dans ce processus. Grâce à ces mesures, la question des compensations du projet Est-Ouest a été réalisée rapidement.

L'avis du comité de gestion sur les transferts

En général, la présence des experts étrangers est nécessaire, notamment au cours de l'étape de construction du tunnel sous la rivière de Saigon. Les autres techniques peuvent être assurées par le

côté vietnamien.

Les modalités de déboursement doivent suivre les règles de la JIBC, même pour les règlements de l'achat des équipements et des appels d'offres internationaux. On ne peut pas encore évaluer les résultats des transferts de technologie parce que le projet Est-Ouest se trouve encore dans la phase de délogement et de préparation du terrain.

Cependant, selon les premières observations, le comité de gestion du projet a déjà appris des experts japonais l'esprit d'entreprise. Par exemple, la répartition du travail dans les groupes de JIBC est rationalisée. Par ailleurs, l'utilisation de logiciels de design dans la construction est très précieuse et peut être étudié pour une application ultérieure.

Les conclusions du comité de gestion

Le crédit est assorti d'une obligation de suivre les procédures du bailleur de fonds. Si l'on ne veut pas suivre ces règles, le mieux est de choisir une autre voie, chercher d'autres sources de financement internes. Ainsi, les crédits APD du JIBC se trouvent dans ce cas. Ceux-ci ont conduit à une relative perte d'indépendance du côté vietnamien. Aujourd'hui, le gouvernement vietnamien cherche des financements APD de diverses sources (JIBC, Banque Mondiale, BAD). Du fait que les financements APD soient limités à certains domaines et à certains niveaux de crédit, il est difficile de comparer la manière de calculer les intérêts de chaque bailleur de fonds. Cependant pour le projet Est-Ouest, l'analyse des crédits de JIBC, montre qu'il applique un taux de crédit sur 10 ans de 1,1% cumulé ce qui aboutit à un l'intérêt officiel de 1,8% au moment où JBIC transfère les dossiers au gouvernement japonais. Ainsi, dans le cas où la durée du projet est prolongée, cela devient plus difficile de rembourser. L'analyse du taux d'intérêt dans la période de construction doit inciter à la réalisation du projet dans les délais.

Plus généralement, les entretiens avec le PMU révèlent que le projet Est-Ouest retient l'attention des autorités de HCMV. Ainsi, ce projet a certains avantages, mais il a des difficultés et des propositions à faire :

1. Le Comité Populaire de HCMV doit résoudre les problèmes rencontrés, notamment les formalités de construction
2. Le gouvernement et les ministères ont un rôle à jouer en aidant à résoudre les formalités comme l'évaluation du design, des appels d'offres et leurs résultats
3. Le Comité Populaire de la ville doit fournir le capital pour les dédommagements et la construction des immeubles de relogement.

L'avis de l'arrondissement 5

Le rôle de l'arrondissement dans le projet

Le comité de gestion est le responsable principal de toutes les activités du projet avec les autorités des arrondissements concernés. Le rôle des arrondissements est de libérer les terrains pour les transférer au comité de gestion.

Les bases juridiques du relogement dans l'arrondissement 5 sont faites par le premier ministre, le Comité Populaire et la Commission des compensations.

La Commission des compensations a 22 membres parmi lequel les présidents de 5 sous-arrondissements et un ménage représentant les foyers délogés. Le bureau des dédommagements doit réaliser les compensations et le relogement des ménages concernés par le projet.

Il a établi 1500 dossiers de compensation, négocié avec 1193 ménages. Il a relogé 346 ménages ; 1078 ménages ont cherché une autre maison ailleurs ; 15 organismes ont accepté de déménager. Le total des dédommagements s'élève à 481 milliards de dongs.

L'évaluation du projet par l'arrondissement : réussites et difficultés

Le projet de l'autoroute Est-Ouest a été préparé pour améliorer la qualité de vie de la population. Il a reçu plusieurs formes de soutien. Des communications ont été réalisées à travers les médias. Il a obtenu l'accord de la ville sur les politiques de compensation. Les services de la ville ont participé à la construction des politiques en considérant des cas particuliers.

La direction de l'arrondissement 5 s'intéresse et s'engage dans sa gestion. La commission des compensations a résolu des cas particuliers en respectant les délais. Dans les cas complexes, les dossiers sont transférés à la Commission des compensations de la ville.

Pour les difficultés, il faut souligner, qu'il n'y a pas de décentralisation pour le comité de gestion dans l'utilisation des budgets.

De plus, la quantité des foyers délogés est grande, alors que le temps de réalisation n'est que d'un an. Ce qui est court pour terminer le programme.

Du fait que le projet est réalisé lentement, la situation change et le cadastre de la partie sud a dû être refait. Cependant, du côté nord, le transfert des lots est lent et entraîné des difficultés de déménagement.

Le marché immobilier a beaucoup varié, ce qui amène des tensions dans les dédommagements. Les habitants voudraient recevoir rapidement le montant de la compensation pour le relogement alors que le dossier n'est pas encore prêt. En plus, la construction des immeubles de relogement ne suit pas l'avancement du délogement.

La détermination de la situation juridique des maisons est complexe. La majorité des maisons sont achetées et vendues de façon non officielle, ou sont auto-construites sans permis.

La détermination des limites des superficies réelles des maisons pose problème certaines maisons sont construites sur le canal.

Propositions

1. L'avancement du délogement dans l'arrondissement 5 est sur le point d'être résolu pour les ménages relogés ; il faut recevoir des lots de terrains dans l'arrondissement 6 et des immeubles à Binh Thanh.
2. Les services de la ville doivent concentrer leurs efforts pour finir de déterminer la propriété des maisons et assurer l'avancement du règlement des compensations.
3. Il faut demander au Comité Populaire de la ville de consacrer 1,5% du budget des compensations pour motiver les employés.

4 Il faut autoriser l'arrondissement 5 à utiliser les lots de terrains pour construire des immeubles résidentiels temporaires pour les ménages devant être relogés, en attendant que la construction des immeubles s'achève. Le budget de construction est de 1,5% du budget du projet.

L'avis des services de la ville

Les services interviewés sont :

- le service du Plan et des Investissements (Bureau de gestion des projets APD)
- le service des Transports et des Travaux Publics (Comité de gestion de l'hygiène Environnementale)

Le rôle des services de la ville dans le projet

Le service du plan et des investissements de Ho Chi Minh Ville est l'agence en charge du bureau de gestion des projets APD (ODAP). Le rôle de ce bureau est d'observer la mise oeuvre du projet sous les directives du service et du Comité Populaire de Ho Chi Minh Ville.

Le service a participé au projet lorsqu'il était en préparation. Pendant la phase préparatoire, il donne son avis et des réponses à toutes les questions de l'investisseur, et lui fournit tous les documents de référence nécessaires.

Au cours de la phase de mise en oeuvre du projet, il ne participe pas directement aux travaux sur les sites, mais surveille le déroulement du projet et donne des conseils pour résoudre les problèmes liés à la réalisation de ces travaux. A la fin du projet, des représentants sont chargés de réceptionner les travaux.

La perception des objectifs du projet

Le projet de l'autoroute Est-Ouest est l'une des 12 constructions stratégiques de Ho Chi Minh Ville d'ici en 2010.

Le projet de construction de l'autoroute Est-Ouest de Ho Chi Minh Ville, est administré par le Comité Populaire de la ville, dont le représentant est le Comité d'administration de l'investissement et de la construction de l'Autoroute Est-Ouest de Ho Chi Minh Ville.

Le projet comprend une route à l'est et une route élargie le long du canal Tàu Hu.

La route à l'est, de 4,5 km, traverse la nationale 1A, Huong Lo 5, An Duong Vuong, le canal de Lo Gom et débouche sur la rue Tran Van Kieu. Ses caractéristiques sont les suivantes :

- largeur : 60 m,
- 6 rangées de véhicules motorisés,
- 2 rangées de véhicules non motorisés,
- vitesse prévue: 60 km/h

La route élargie le long du canal (depuis le bout de la rue Tran Van Kieu, le long du canal Tàu Hu à la rue Hâm Tu puis la rue Ben Chuong Duong, le long du canal de Ben Nghé jusqu'au pont Calmette) a 9,45 km de long, avec les caractéristiques suivantes :

- largeur : 42 m
- 6 rangées de véhicules motorisés,

- 2 rangée de véhicules non motorisées
- vitesse prévue: 60 km/h

Sur ces parcours sont construits les ponts Cau Nuoc Len, Rach Cậy, Lo Gom et deux égoûts. Trois ponts seront reconstruits (Chà Và, Calmette, Khanh Hoi) pour assurer notamment la circulation des bateaux au niveau de rivière et des canaux de la ville (à 3,5 m minimum de la surface de l'eau et à une hauteur de 4,7 m de la surface de la route). Le pont Chu Y sera réhaussé à un embranchement de la rue Nguyen Bieu pour assurer une hauteur de 4,7m par rapport à la route. Un autre noeud de croisement sera construit sur la nationale A.

D'autres aménagement seront réalisés : voies de berges protégeant le bord du canal, ponts réservés aux piétons, constructions souterraines, systèmes d'éclairage et de signalisation par exemple.

- Le Tunnel à travers la rivière de Sài Gon et les routes de Thu Thiem :

Le tunnel à travers la rivière de Sài Gon (tunnel de Thu Thiem) a une longueur de 1590m, comprenant une partie émergée (370m) et une partie creusée et bouchée (680m) et deux sorties aux extrémités.

Dans ce tunnel, on peut disposer de 6 rangées de véhicules de 3,5m, de 2 sorties de secours à 2 bords larges de 2m avec des équipements (aération, éclairage, évacuation d'eau), qui assurent la sécurité des véhicules motorisés roulant à vitesse limitée.

La vitesse limitée dans le tunnel est de 60km/h. Le degré de la pente est de 4%, et assure la circulation facile des 2 roues motorisées.

Les travaux comprennent également la construction d'une station de péage au bord de Thu Thiem, des équipements mécano-électriques pour le tunnel, des équipements pour la station de péage et pour la mise en marche et la maintenance.

La partie reliant la sortie du tunnel à Thu Thiem (selon la ligne T13 dans le plan et la route interprovinciale 165 25 au pont de Giong Ong To, dans la direction de la provinciale 25 vers le carrefour de Cat Lai sur l'autoroute de Hà Noi) a 6,35 km de long.

La largeur est de 100m, avec 6 rangées de véhicules motorisées et deux rangées de véhicules non-motorisées. La vitesse est limitée: 80km/h.

Les travaux comprennent également la construction de 3 nouveaux ponts: Ngon Ân, Ca Tre Lon et de 3 égoûts (à la place du pont) et la construction d'un autre noeud de croisement sur l'autoroute vers Ha Noi.

Le projet apporte beaucoup de nouvelles technologies qui seront transmises, telle celle de la construction du tunnel. En outre, la transmission technique concerne aussi des technologies liées sa maintenance.

Précisions sur les expropriations

Les 6 zones de relogement seront situées dans les arrondissements suivants :

- zone de relogement, 2e arr.
- zone de relogement, 10e quartier, 6e arr.
- zone de relogement Rach Ruot Ngua, 6e arr.
- zone de relogement Ly Chieu Hoang, district de Binh Chanh
- zone de relogement An Lac, district de Binh Chanh
- zone de relogement Vinh Loc 1, district de Binh Chanh

Un deuxième contrat d'emprunt a été signé, lequel est entré en vigueur le 17/7/2002. Cependant, le déblocage cette somme d'emprunt reste lente en comparaison avec le plan de déboursement prévu. De ce fait, jusqu'à présent, le capital d'emprunt JBIC disponible ne peut servir qu'au financement de l'adjudication de la consultation du plan détaillé de l'autoroute Est-Ouest et pour la supervision de la construction du réseau d'infrastructure des zones de relogement. Les autres adjudications employant du capital d'emprunt JBIC, sont en cours. Les montants prévus ne peuvent pas encore être débloqués. Le Capital « contre-transfert » sert principalement au dédommagement, à la libération des terrains. Le plan d'emprunt réservé aux zones de relogement est impossible à débloquer pour l'instant.

L'établissement du plan de dédommagement a pris du retard. Cela influence en partie la libération des surfaces. Certains dossiers, relevant d'aspects juridiques complexes ont besoin d'être examinés et des avis sont émis par des autorités municipales.

Le déménagement du marché Cau Ong Lanh et du marché Cau Kho a également pris du retard, ce qui retarde le déroulement générale des délocalisations. La constructions des marchés intermédiaires se heurte a beaucoup d'obstacles et nécessite des directives des services municipaux.

La réalisation des zones de relogement utilisant le capital JBIC fait des progrès, mais reste toujours à l'étape des contrôles et des réajustements. Les formalités de réajustement sont longues. Certains projets ne peuvent pas organiser la mise en adjudication.

Selon le plan prévu, la construction de ces zones de relogement doit être achevée au 3er trimestre 2003 pour reloger les habitants concernés par le projet Est-Ouest, mais la réalisation des zones de relogement en cours est difficile à achever.

Toutes les zones de relogement font l'objet de formalités juridiques et de réajustements. Ces formalités sont suivies par les services et les autorités municipales, et le temps d'enregistrement influe en partie sur le déroulement du projet.

En se basant sur la circulaire numéro 04/2002/TT-BXD du 26/07/2002 du Ministère de la Construction, certaines dépenses prévues pour les zones de relogement doivent être rajustées et soumises à accord, ce qui ralentit une partie de la réalisation.

En ce qui concerne les zones de relogement financées par la ville, certaines se heurtent à la question des dédommagements de la libération des terrains. De ce fait, les chantiers de construction n'ont pas commencé. Les investisseurs se heurtent encore aux obstacles des dédommagements, des formalités relatives à la construction.

Le design du tunnel, de la route à l'est et l'élargissement de la route le long du canal seront accomplis avec un peu de retard, à cause de quelques ajouts supplémentaires dans le contrat. L'examen de ces plans par Ministère de la route et des transports reste lent par rapport aux prévisions (comme prévu, ce design est adopté et sanctionné par le Ministère en charge et le Comité Populaire de Ho Chi Minh Ville en 7/2002). Le retard est de 2 mois.

Le plan d'adjudication de la 1ère étape a été approuvé après un double examen. Ce dossier a été soumis à JBIC qui donne sa réponse longtemps après. Ce dossier a dû être réajusté à la demande de JBIC. Le déroulement subit alors un retard de 3 mois par rapport aux prévisions. Après que JBIC ait adopté le dossier, le Comité populaire le sanctionne, puis le plan d'adjudication est enfin annoncé officiellement. Cela montre les liens très étroits entre le comité de gestion du projet et les consultants japonais.

La mise en œuvre de la construction de la route traversant la rivière de Sài Gòn et la nouvelle route de Thu Thiêm accuse un retard de 4 mois et ces dernières seraient mises en construction en août 2003 (au lieu de d'avril 2003 comme prévu) . La construction de la route le long du canal aurait être commencée en décembre 2003. De fait, elle ne commencera officiellement qu'en mars 2004 (en concertation avec la JBIC)

Propositions

Le Comité Populaire de la ville doit donner des directives à temps pour résoudre les difficultés liées aux dédommagements et aux formalités autorisant les constructions en concertation avec la JBIC.

Le gouvernement, les ministères, les branches, les comités doivent favoriser l'accomplissement des formalités (comme l'examen des maquettes, du budget, du plan d'adjudication, la sélection des adjudications, le résultat de l'adjudication) pour faire avancer le projet.

Il faut disposer suffisamment de capital contre-transfert pour payer les dédommagements et la construction des zones d'habitation.

Il faut soutenir et donner à temps des directives dans le traitement des formalités concernant les 6 zones de relogement utilisant le capital JBIC, parce que ces zones sont soumises à de nombreuses formalités. Cela influe évidemment sur l'avancement des dédommagements.

3. Le point de vue des acteurs du projet d'assainissement du canal Nhieu Loc-Thi Nghe

L'avis de l'arrondissement

Le rôle de l'arrondissement dans le projet

Sous la direction du Comité Populaire de Ho Chi Minh Ville, le service des Travaux Publics municipal et le Comité Populaire de Binh Thanh ainsi que l'agence de gestion urbaine se chargent de recevoir et de mettre en oeuvre certains travaux concernant le projet "Hygiène Environnementale de Hô chi Minh Ville : Bassin de Nhiêu Loc-Thi Nghè".

Binh Thanh est chargé d'examiner et de fournir des informations exactes sur les ruelles, égouts présents qui ont besoin d'être refaits ou construits et sur le nombre des habitants qui en jouiront quand le projet aura été réalisé. Il joue le rôle intermédiaire dans l'organisation des colloques, conférences pour que le Comité d'administration du projet collecte les avis des habitants.

En général, sa fonction principale est d'examiner et de fournir les données très précises sur la position et l'état présent des ruelles. Son rôle, dans le projet, est de participer à la réalisation des tranches du système d'égouts classés au degré 3,4 (principalement au degré 3).

Quant au 3e arrondissement, jusqu'ici son Comité Populaire n'a aucun rôle, et aucune charge concrète dans le projet. Sa responsabilité est de contrôler, améliorer et réparer le système d'égouts (au degré 4) des foyers habitant sur les lignes concernées et qui se jette dans le canal de Nhiêu Loc, pour assurer l'évacuation des eaux et éviter d'inonder les routes. Mais cette répartition du travail n'est pas nécessaire, car ce sont des travaux dont se charge souvent le service de gestion urbain de l'arrondissement et la Compagnie des services des intérêts publics avec ou sans financements extérieurs.

Binh Thanh a été informé de ces responsabilités dans le projet avant l'an 2000 mais il y a participé officiellement seulement depuis 2003.

L'agence de gestion urbaine de Binh Thanh envoie seulement une personne pour participer directement à l'organisation, et à la réalisation des travaux. Le 3e arrondissement n'envoie personne parce qu'il n'est pas encore chargé des travaux concrets.

Depuis le commencement du projet, l'agence de gestion urbaine de Binh Thanh a travaillé directement avec le Comité de Direction du projet. À certaines conférences, elle a aussi reçu quelques directives et quelques responsabilités de la part du représentant du service de la route et des travaux publics. Toujours aux conférences, l'agence de gestion urbaine de Binh Thanh a eu l'occasion de contacter des spécialistes de la Compagnie consultative de design Camp Dresser & McKee international Inc (CDM- Etats-Unis). Elle a aussi travaillé directement avec chaque quartier et avec chaque bloc d'habitants et organisé des séances de réunion des habitants. Avec le 3e arrondissement, le Comité de Direction n'a aucun lien concret.

La perception des objectifs du projet

Le projet traverse une partie des 7 arrondissements du centre-ville (1e arr. ,3e, 10e, Phú Nhuận, Bình Thạnh, Tân Bình, Gò Vấp). Le projet vise à évacuer l'eau de pluie, l'eau usée des activités

quotidiennes d'environ 1,2 millions d'habitants sur les deux bords du canal. Il contribue à purifier l'eau et l'air d'une vaste zone de Ho Chi Minh Ville, jusqu'à présent polluée.

À Binh Thanh, le projet entreprend d'abord des travaux d'amélioration. Il s'agit de résoudre le problème d'inondation de 37 ruelles ayant un système d'égouts du 3e degré et desservant une centaine d'habitants. C'est un projet vital pour les habitants du bassin du canal Nhiêu Loc-Thi Nghè. Si le système d'égouts n'est pas réhabilité, les habitants seront confrontés à la pollution de l'eau et aux maladies.

Depuis des années, le Comité Populaire de Binh Thanh a reconnu que les problèmes d'inondation sur son territoire sont très graves, mais il manque de crédit pour agir. Avec ce projet, les habitants de Binh Thanh trouveront l'occasion de résoudre les problèmes d'inondation et d'hygiène, d'améliorer leurs conditions de vie. En somme, l'objectif fixé du projet répond utilement aux besoins des habitants dans le bassin de Nhiêu Loc en particulier et de Ho Chi Minh Ville en général. De là, on peut dire que le projet est d'une très grande utilité sociale.

En ce qui concerne le type d'investissements, c'est un projet de construction d'infrastructures, soit un systèmes d'égouts du 2e et 3e degré entourés de sacs de sable, et une station de pompage pour traiter l'eau de pluie et l'eau usée dans le bassin du canal Nhiêu Loc-Thi Nghè.

Le projet sera réalisé sur une longue durée avec différentes étapes. À Binh Thanh, le projet se déroulera de 2003 à 2007 et étant donné sa grande envergure, les emprunts comporteront un délai de remboursement de 40 ans.

Selon les estimations, la part du bailleur de fonds (la Banque Mondiale) est importante. Pourtant, il ne transmet pas directement la technologie au Viet-Nam, et accepte seulement que la partie vietnamienne organise des adjudications consultatives au niveau international.

La Compagnie consultative de design, Camp Dresser & McKee International Inc, dite CDM (États-Unis) a gagné l'adjudication. Pour le moment, on n'ose pas encore estimer le volume de technologie transmis au projet. Le 3e arrondissement n'a aucune information sur la transmission de technologie.

Binh Thanh, a participé à des réunions avec les entreprises de design, les services et branches concernés et appréhende le projet seulement à travers les travaux concrets. Le 3e arrondissement n'a aucun lien étroit avec le projet, et estime que les autres arrondissements sont dans le même cas.

Le Comité de Direction du projet, Binh Thanh et les quartiers ont organisé plusieurs réunions pour collecter l'opinion de la population. Le projet s'intéresse à son soutien, à son adhésion et échange avec elle beaucoup d'informations profitables, à l'administration de base et à l'investisseur. Quant au 3e arrondissement, les responsables du projet ne font rien pour demander l'opinion des habitants.

Remarques sur la délégation

Le Comité de Direction du projet et la Compagnie consultative de design font beaucoup attention à l'opinion de la population. Beaucoup de questions sur les besoins présents des habitants, sa capacité économique, sa conscience de l'hygiène environnementale, etc. sont évoquées aux réunions. À l'heure actuelle, le problème auquel la population et le Comité d'administration

s'intéressent, est que les habitants doivent se charger des 20% de frais de construction du système d'égoût au 3e, 4e degré. Les soutiens sont majoritaires, pourtant il existe des familles pauvres n'ayant pas assez d'argent pour cotiser.

Les spécialistes de la Compagnie CDM sont descendus sur les lieux concernés pour faire des examens et écouter l'opinion des habitants concernant les systèmes d'égouts. Ils font attention aussi aux avis des cadres locaux.

Un des 7 arrondissements concernés, l'agence de gestion urbaine de Binh Thanh participe d'abord aux réunions avec le PMU du projet. Puis il examine directement les ruelles, le système d'égoûts au 3e, 4e degré de son territoire pour en faire un rapport au Comité d'administration. Il réalise ces tâches seulement depuis le début de l'an 2003 et projette de soutenir le Comité d'administration jusqu'en 2007. La coordination entre l'échelon de l'arrondissement et le comité de gestion du projet est assez bonne, mais il n'y a pas de relation avec les échelons plus élevés. Le 3e arrondissement n'a pas encore jusqu'ici de participation directe et claire au projet.

Eléments d'évaluation du projet : avantages, difficultés et propositions

L'avantage est que jusqu'à présent, le projet a acquis le soutien et l'accord des habitants, parce que les préparatifs ont été faits depuis assez long temps : de nombreux avis et conseils ont été collectés.

La plus grande difficulté présente, est que le projet prévoit de percevoir de la population environ 20% des frais pour construire les égouts au 3e, 4e degré. Quelques foyers sont d'accord, pourtant les pauvres, dans l'impossibilité de cotiser, désapprouvent. L'arrondissement, devrait avoir recours au budget de l'Etat pour aider ces pauvres.

S'il obtient l'accord pour le projet, son comité de gestion pourrait accélérer sa mise en œuvre pour éviter les inondations de la saison des pluies de cette année.

La réalisation du projet n'est pas encore effective dans les différentes localités. Il n'y a qu'à Binh Thanh, où l'on trouve une coordination entre le projet et l'administration locale, mais elle n'est pas étroite. Le rôle de celle-ci est minime et n'est pas décisive. Le projet n'est pas encore mis en œuvre dans le 3e arrondissement malgré sa plus grande proximité.

L'avis des services de la ville

Les services interrogés sont le bureau d'administration de distribution et d'évacuation des eaux relevant du Service des transports et des travaux publics de Hô Chi Minh Ville et le bureau de l'administration de sciences et de la technologie ayant compétence sur l'environnement de Hô Chi Minh Ville.

Le rôle des services de la ville dans le projet

Il s'agit ici est d'un grand projet de la ville. Le planning des investissements est déjà adopté par l'agence en permanence du Bureau Politique du PCV, qui permet au projet d'emprunter à la Banque Mondiale (166,34 millions de dollars). La possibilité et la valeur du projet sont examinées en bonne règle par le Ministère du Plan et des Investissements, le Ministère de la

Construction, le Ministère des finances et les bureaux responsables, et déjà sanctionnées par le Premier Ministre.

Le Service des Transports et des Travaux Publics a organisé des adjudications consultatives internationales au début du projet. En qualité d'administration étatique, le Service des Transports et des Travaux Publics se charge de contrôler et de superviser les activités et le déroulement du projet.

Le Bureau d'administration de la distribution et de l'évacuation des eaux, une des unités appartenant au service des transports et des travaux publics de Hô Chi Minh Ville participe à la supervision des tranches déjà en cours de réalisation. Il sert également de conseiller aux Comités de direction du service et des branches concernées. Pendant le processus de contrôle et de supervision, s'il découvre des problèmes, il devra les traiter si cela est de sa compétence ou les soumettre à l'échelon supérieur. Dans ce projet, il veille à ce que les objectifs coïncident avec ceux déterminés par la ville.

Le Service des sciences, de la technique et de l'environnement est chargé d'organiser l'examen des techniques contenues dans le projet et de former un Conseil d'examen se composant de 10 spécialistes représentant ministères, branches, instituts, écoles concernant le domaine de l'environnement et de l'évacuation des eaux. Le résultat fait l'unanimité. L'examen technique et financier du projet par le Service des sciences, de la technologie et de l'environnement et le Service du plan et des investissements, ainsi que par le Comité Populaire de Hô Chi Minh-Ville a permis de promulguer la décision numéro 4827/UB-QLDT, le (19/11/1999) et de la soumettre au gouvernement pour sanction ainsi que le rapport d'études préliminaire.

Pourtant, certains scientifiques de la ville estiment que le projet n'est pas efficace. Le Comité Populaire municipal, en coordination avec la Fédération des associations des sciences et de la technique municipale, a organisé des échanges entre les scientifiques de la ville et la compagnie consultative Camp Dresser & McKee International Inc (CDM) pour collecter les avis des scientifiques.

Sous les directives directes du Service de la route et des travaux publics, le Bureau participe au contrôle, à la collecte des informations, à l'organisation de certaines conférences au cours de l'étude de faisabilité. En tant qu'unité d'administration étatique, il se charge de contrôler, superviser le projet du début jusqu'après la fin.

Le Service des sciences, de la technologie, et de l'environnement de la ville est autorisé par le Comité Populaire municipal à participer au projet, au moment où le projet nécessite des contrôles des techniques, c'est à dire à partir de 1999. Mais, à présent, il ne participe presque plus aux activités du projet. Depuis les colloques collectant les avis des scientifiques de la ville, le rôle de ce Service s'efface peu à peu.

Tous les membres du Bureau d'évacuation des eaux et les membres d'autres bureaux relevant du Service des transports et des travaux publics sont concernés par le projet "Hygiène Environnementale de la Ville-Bassin de Nhiêu Loc-Thi Nghè" et sont également chargés de travaux concrets : participation à la supervision, au contrôle, à la bonne marche du projet, ainsi que résolution de problèmes divers (personnels, finances, techniques).

Le Service des sciences, de la technologie et de l'environnement de la ville n'est pas autorisé à nommer de cadres pour travailler sur le projet. Sous les directives du Comité Populaire

municipal, le Bureau d'administration des sciences et de la technologie ne participe à l'examen du projet qu'en matière de technologie.

Le Bureau de l'évacuation des eaux, unité d'administration étatique pour le projet, a des liens avec presque tous les bureaux, organisations et unités même avec les habitants pour réaliser le projet.

Le Service des sciences, de la technologie, et de l'environnement et la Fédération des associations sont le trait d'union entre le comité d'administration du projet, la Compagnie consultative CDM et les scientifiques et les habitants de la ville. Il a organisé des colloques pour apporter des réponses et collecter les avis des scientifiques de la ville.

L'appréhension des objectifs et des caractéristiques du projet

Ce projet est vraiment un projet d'envergure avec des objectifs concrets :

- réhabiliter le canal,
- améliorer l'environnement et le paysage urbain,
- assurer l'évacuation des eaux dans le bassin pour enrayer les inondations,
- traiter les eaux usées,
- dépolluer le canal.

En même temps, il s'agit d'un projet d'amélioration du niveau de vie de plus de 1,2 millions d'habitants. Une fois les inondations traitées, la santé des habitants améliorée ainsi que leur environnement, la productivité du travail est sensée augmenter et le projet doit produire des effets économiques, culturels, sociaux positifs. L'objectif du projet correspond bien aux objectifs de développement d'urbanisation de la ville ainsi qu'à la tentative du gouvernement de construire des métropoles développées et modernes.

Le projet est un investissement à long terme dans le domaine de la construction d'infrastructures. Le capital investi est obtenu par un emprunt à la Banque Mondiale d'une durée de 40 ans. C'est une grande somme investie dans une des réalisations la plus importante dans le domaine de l'évacuation de eaux à Hô Chi Minh Ville.

Les travaux durent de 2001 à 2007. La date de commencement prévue est août 2001 et la date d'achèvement juillet 2007. Les tranches de travaux sont les suivantes:

- réseaux d'égouts,
- station de pompage, dispositif de filtrage des déchets et dispositif de contrôle,
- curetage du canal Nhiêu Loc-Thi Nghe,
- amélioration du système d'égouts au 2e et 3e degré dans le nord-ouest,
- amélioration du système d'égouts au 2e et 3e degré dans le nord-est,
- amélioration et élargissement du système d'égouts au 2e et 3e degré dans le sud-est et l'est
- examen du système d'égouts au 3^e degré,
- amélioration des égouts au 3e degré,
- amélioration et changement des égouts au 4e degré,
- transfert de technologie.

Après les décisions d'investissement et d'aide au projet d'évacuation d'eau, la Banque Mondiale a envoyé beaucoup de spécialistes expérimentés pour examiner, vérifier le plan de réalisation du projet. Parallèlement, la Compagnie consultative CDM, l'unité qui a gagné l'adjudication, a

déployé et déploiera pour le projet plusieurs techniques et technologies très en pointes dans le domaine d'évacuation des eaux.

Jusqu'à présent, il faut reconnaître que dans la ville et même dans tout le pays, il n'existe pas encore un si grand projet d'évacuation des eaux. Aussi, en matière de technologie et de compétence en gestion, les spécialistes vietnamiens rencontrent encore des difficultés. C'est l'occasion pour les spécialistes vietnamiens de se saisir de ces expériences.

En tant que composante de l'administration étatique, le Service des transports et des travaux publics et ses bureaux ont des liens étroits avec les spécialistes étrangers. Quant au Service des sciences, de la technologie et de l'environnement, au moment où le projet se heurte aux difficultés et aux désaccords, le Comité d'Administration du projet ainsi que le Service des transports et des travaux publics municipal sont en liaisons étroites pour organiser les colloques, répondre aux questions des scientifiques de la ville. Le projet montre aussi une certaine attention à l'aspect social.

En ce qui concerne la participation du bailleur de fonds au déroulement de projet, la Banque Mondiale envoie en permanence des représentants pour collecter les informations sur la mise en œuvre du projet. Elle fait aussi beaucoup d'attentions à la main-d'œuvre qui y participe. Trimestriellement, ou à chaque tranche du travail, elle demande des rapports très détaillés du Comité d'Administration du projet.

En ce qui concerne l'attention accordée à l'opinion de la population, le service de la science et de la technologie estime que le recueil de l'avis des habitants a été satisfaisant. Le service des transports et des travaux publics déclare que le projet, étant utile à la population, rencontre peu de difficultés. Le Comité d'Administration a organisé beaucoup de réunions pour consulter les habitants.

Le facteur le plus favorable est d'intéresser plusieurs autorités publiques. Les directives de l'Agence permanente du Bureau Politique du PCV, du Premier Ministre, du Conseil Populaire et le Comité Populaire de Ho Chi Minh-Ville ont rassemblé l'unanimité sur l'objectif final du projet.

La difficulté est que le Comité d'Administration du projet, manque d'expériences pratiques, se montre même confus et lent. En outre, le projet se heurte aux disputes entre les scientifiques de la ville sur la validité du projet.

Propositions

Des examens approfondis sur les sciences et les technologies utilisées dans le projet sont nécessaires. Une conciliation entre les organisations d'administration étatique, scientifique et les organisations sociales concernées est souhaitable.

S'agissant d'un projet d'évacuation des eaux usées d'envergure à Hô Chi Minh Ville, l'embarras du Comité d'Administration est inévitable. Pourtant, à travers ce projet, le Comité d'Administration espère tirer davantage d'expériences scientifiques pratiques.

L'avis des foyers délogés

Trois foyers devant déménager sont interviewés. Ce qui concerne le 138/6 rue de Me Linh, 19e quartier; le 134/8A rue de Pham Viet Chanh 19e quartier et le 9 rue de Mê Linh 19e quartier arrondissement de Binh Thanh.

Depuis 1999, les habitants ont reçu des informations de la part de l'autorité du quartier où sera construite la station de pompage et de traitement d'eau usée. Beaucoup de réunions ont eu lieu entre 2001 et 2003 entre les ménages, les représentants de l'arrondissement et du quartier.

L'appréhension des objectifs du projet :

Sur les trois foyers, deux estiment très juste l'objectif du projet. Le projet améliore de jour en jour la qualité de la vie des habitants de la ville. Pourtant, certains habitants rencontrent encore beaucoup de difficultés.

Pour les points positifs, les habitants estiment que le projet a contribué à résoudre les problèmes d'inondation, à rendre le paysage plus attractif. Les indemnités concernant le relogement sont déjà réalisés.

Les points négatifs sont liés à la lenteur de la mise en œuvre qui influe sur la vie des habitants. Les formalités ainsi que les frais de déménagement causent beaucoup de difficultés. Les dédommagements (terre échangée contre terre ou appartement) ne sont pas encore équitables. Une des familles, bien qu'elle ait vécu plus de 20 ans sur le lieu, est obligée de déménager sans recevoir aucun dédommagement.

Le Comité d'Administration du projet et les représentants du quartier et de l'arrondissement ont organisé des réunions pour informer les foyers de leur déménagement. Mais la population n'aurait accès à ces informations qu'indirectement, par la rumeur.

Les représentants de l'arrondissement et du Comité d'Administration ont pris note des réclamations des habitants. Ils ont invité les habitants de l'arrondissement à trouver des solutions. Ces habitants estiment que l'arrondissement n'a pas résolu de manière satisfaisante leurs demandes et qu'il n'a pas eu l'intention de résoudre leur problème.

Le montant des dédommagements fixés par le projet (4.000.000 dôngs/m²) est acceptable. Le relogement des habitants n'a pas reçu l'unanimité et n'est pas concrètement annoncé. De là est née l'inquiétude chez les habitants concernés.

Certains foyers bien qu'ayant acheté la terre et construit leur maison en 2001 (soit après la décision de d'expropriation pour cette zone), sont dédommagés comme ceux résidant sur place depuis longtemps (ceci fait naître des réclamations). Les premiers foyers délogés reçoivent leur dédommagement non pas sur la base du temps occupé sur place mais sur celle de la superficie occupée.

La partie étrangère est venue contrôler et a annoncé que les habitants recevraient des lots de terrain dès leur déménagement. Elle a assuré que le prix de cette terre serait égal à celui du marché (ou plus élevé). Mais, jusqu'ici, seulement quelques foyers ont reçu le montant des dédommagements (dans le 25e quartier). Le reste des ménages doit se conformer au programme de relogement dans des appartements, et le prix de dédommagement est fixé au niveau de celui l'an 2000.

La terre que la population affirme avoir “défrichée”, est fixée au prix de la terre d’État (la terre d’État vaut seulement 2.400.000 dongs/m² alors que la terre privée vaut 4.000.000 dongs/m²). Les cas susdits ne sont pas traités également. Il existe des habitants qui ont bénéficié du prix de la terre privée.

Les annonces confuses sur les compensations perturbent les habitants situés sur le lieu de construction de l’usine de purification de l’eau usée. On trouve des cas où dans deux jours certaines familles doivent quitter les lieux sans savoir où elles iront se reloger et sans recevoir de compensations. Il existe des troubles et de l’insécurité chez les habitants de cette zone.

Conclusion

Les avis sont contradictoires. Ce que l’on sait c’est que tout est lent. Quant au dédommagement, jusqu’ici, son déroulement n’est pas conforme au projet.

Les spécialistes étrangers viennent peu sur le terrain et consultent peu les habitants, même si plusieurs spécialistes étrangers sont venus examiner la station de pompage et collecter l’avis de certains habitants devant déménager.

Ces trois familles souhaitent que l’arrondissement et le Comité d’Administration prennent des décisions qui conviennent à leurs souhaits.

Point de vue du comité de gestion

L’appréhension des objectifs du projet

Le montant total du projet est de 199,96 millions de dollars. Ce montant comprend un emprunt de 166,34 millions de dollars, le capital de l’État étant de 33,62 millions de dollars. Le bailleur de fonds est la Banque Mondiale. Le directeur du projet est Mr. Tran Minh Dung. Au total, le personnel du projet regroupe 40 personnes, dont 24 sont présents en permanence au comité de gestion (il n’y a pas de spécialistes étrangers).

Le projet commence depuis le 3-2-2002 (date où le contrat de crédits entre en vigueur) et doit s’achever en décembre 2007. Jusqu’ici, le projet est cours de réalisation depuis plus de 16 mois. La phase préparatoire du projet jusqu’à la signature du contrat de crédits de la B.M. et le gouvernement du Vietnam est de 30 mois. Le budget employé au cours de cette période est financé par un prêt non – remboursable de la Caisse pour le Développement des Ressources Humaines du gouvernement du Japon. Le territoire du projet est le Bassin de Nhieu Loc – Thi Nghe, mesurant 33,2 km² et traversant 7 arrondissements, de la ville (arrondissements : 1, 3, 10 Phu Nhuan, Binh Thanh, Go Vap). Le type du programme en cours relève du secteur d’investissement constructif.

Le projet assure l’évacuation des eaux dans le bassin de Nhieu Loc – Thi Nghe visant à résoudre les problèmes d’inondation, et à améliorer la vie des habitants. Il s’agit de préparer le traitement de l’eau usée, lutter contre la pollution du canal, restaurer et embellir le canal. Les enjeux sont à la fois économiques et sociaux. Jusqu’à présent, le comité de gestion n’a pas l’intention de changer les objectifs posés. Le projet se trouve à présent en période de préparation des adjudications relatives à l’évacuation des eaux usées.

Les bénéficiaires du projet sont la Compagnie d'évacuation de l'eau urbaine, et tous les foyers vivant dans le bassin de Nhieu Loc – Thi nghe, environ 1,2 millions d'habitants des 7 arrondissements précités.

Remarque sur la délégation

- La participation de la partie vietnamienne :

Les participants officiels et permanents :

- Un directeur, qui est à la fois vice-directeur du service des transports et des travaux publics. - Deux vice-directeurs du service des transports et des travaux publics et de la Compagnie d'évacuation d'eau de la ville.
- Trois chefs de bureau (technique, plan et investissement, finances) recrutés par la Banque Mondiale
- Des spécialistes, soit six personnes du Service des transports et des travaux publics.
- D'autres membres, dont le temps de travail, selon le contrat de recrutement, s'étend jusqu'en 2007.

Les participants aux travaux à court terme :

Le service des transports et des travaux publics, le service des finances, le service des sciences, de la technologie et de l'environnement, le service de la construction, la compagnie d'évacuation d'eau urbaine, le bureau des avocats de la ville, le Ministère des sciences, de la technologie et de l'environnement directement ou indirectement donnent un avis consultatif.

Concrètement, ces organismes ont envoyé des spécialistes pour les tâches suivantes: jury d'adjudication, négociations pour désigner l'adjudication, et débattre du contrat.

Les liens entre le comité de gestion du projet, les services, les arrondissements et les habitants restent obscurs. Le comité de gestion du projet estime que les rôles et les fonctions s'empiètent les uns sur les autres.

Les directives du Comité Populaire de HCMV dans le processus de réalisation du projet restent fortes. Le Comité Populaire de HCMV a décidé de créer le comité de gestion du projet. Les postes de directeur, vice – directeur et comptable en chef sont nommés par lui. Les personnels restants sont recrutés par le comité de gestion, après consultation du Service des transports et des travaux publics de la ville. Les frais d'activités du comité de gestion (pendant la durée du projet) sont jugés et décidés par le Ministère de la Construction (projet du groupe A). Après quoi, le Service des finances et des prix l'examine pour la 2e fois avant de les soumettre au Comité Populaire de HCMV pour lui demander son approbation.

- La participation des investisseurs étrangers :

Le plan des dépenses et leur déblocage est fixé par le comité de gestion en concertation avec la Banque Mondiale et le Comité Populaire de HCMV.

En matière de technologies, les consultants étrangers établissent un rapport sur les recherches possibles et un descriptif sommaire des propositions de technologies appliquées au projet. Ce rapport a été très appréciée par le bailleur de fonds et approuvé par le gouvernement vietnamien.

Du fait que les technologies appliquées au projet sont proposées par les consultants étrangers et approuvées par le bailleur de fonds, les méthodes de mise en oeuvre sont réalisées conformément à ces technologies (le consultant dressant le rapport des recherches possibles et celui dressant le descriptif détaillé ne sont qu'une seule et même personne. La partie vietnamienne (comité de gestion) donne son avis seulement pour mettre ces technologies en conformité à la réalité locale.

Le bailleur de fonds participe directement aux interviews ainsi que deux personnes du comité de gestion (le spécialiste en adjudication et le comptable). Aucun spécialiste étranger n'est venu travailler au comité de gestion.

Le plan d'adjudication de la 1ère étape (tranche d'eau usée) du projet comprend 6 adjudications consultatives et 2 adjudications de constructions et de remblayage. A part 2 adjudications consultatives intérieures (NCB) celles restantes sont internationales (ICB). Pour cette raison, les participants étrangers au projet sont majoritaires. Les spécialistes de la partie vietnamienne représentent 25%, principalement sous l'appellation d'entrepreneur secondaire et de consultant secondaire. Le plan d'adjudication à la 2e étape (tranche d'eau de pluie) est soumise à approbation. De ce fait, aucune information officielle n'est annoncée pour le moment.

- La participation des habitants :

A la demande du bailleur de fonds, un local d'informations et de diffusion des apports du projet se construit le long du canal Nhieu Loc – Thi Nghe. Sa fonction est de répondre aux questions des habitants sur les objectifs du projet.

Au cours de la phase préparatoire, le projet reçoit les conseils de l'Association des physiciens de HCMV.

A l'étape de l'élaboration du plan de délocalisation et de relogement, les avis des habitants sont pris en compte. On consulte certains foyers et les informe sur les plans de compensation. En général, la plupart des avis approuvent le projet parce qu'il améliore l'environnement des habitants le long du canal, en particulier, et à HCMV en général.

A propos des transferts

- La participation des spécialistes étrangers au projet :

Comme il a été dit ci-dessus, les spécialistes étrangers participent majoritairement, parce que de nouvelles technologies sont appliquées au Viêt-Nam pour la première fois, (dont le traitement de l'eau usée que les spécialistes vietnamiens ne savent pas accomplir). Il faut reconnaître qu'à cette occasion, les spécialistes vietnamiens peuvent avoir accès aux nouvelles technologies, à ses modes d'emploi, aux solutions de traitement des spécialistes étrangers et améliorer leurs compétences, dans l'administration du projet, dans son élaboration et dans les mesures d'exécution des travaux.

- Taux de participation des parties vietnamienne et étrangère aux travaux du projet :

Le taux de participation aux travaux du projet est de 75% pour l'étranger et 25% pour le Vietnam.

En matière de transfert, au niveau de l'adjudication consultative, quelques spécialistes du comité de gestion sont spécialement envoyés pour travailler avec les spécialistes et les consultants étrangers dans les domaines suivants : design, participation à l'adjudication, évacuation d'eau, environnement, développement des ressources humaines.

Au niveau des adjudications de construction et de remblayage, certains consultants supervisant l'exécution des travaux. D'autres avec les entrepreneurs des travaux transmettent à la partie vietnamienne certaines compétences de gestion, de fonctionnement et d'entretien des constructions.

Le processus de déblocage financier est mensuel, le projet ayant deux sources de capital (la B.M. et le Viêt-Nam). Le processus de déblocage dépend de chaque source. La difficulté actuelle est le nombre de procédures d'approbation permettant le paiement des entrepreneurs.

Du fait que les technologies d'évacuation et de traitement d'eau usée au Viêt-Nam soient moins avancées par rapport à d'autres pays, l'apport de nouvelles technologies ne peut pas être évaluée sur un seul projet mais dépend aussi de la politique d'investissement du gouvernement dans ce domaine.

Si à l'avenir, suffisamment de projets d'investissement dans le domaine d'évacuation et de traitement de l'eau usée urbaine sont réalisés, les compétences des spécialistes dans ce domaine s'élèveront et ces derniers pourront se charger des problèmes techniques.

A présent, du fait que le projet se trouve dans la phase d'exécution des travaux, on ne peut pas estimer le degré réel de transmission de la technologie et des nouvelles techniques des experts étrangers au Viêt-Nam. Mais doré et déjà, les profits provenant de l'élaboration et de la gestion du plan, du design, des mesures d'exécution des travaux, du fonctionnement, de l'entretien transmis par l'étranger sont indéniables.

En conclusion

La différence entre ce projet et les autres projets APD est que le bailleur de fonds accorde son prêt seulement dans le cas où le projet comporte les conditions assurant sa faisabilité (du point de vue de l'impact environnemental, du logement, des finances etc.) Cela montre la prudence du bailleur de fonds pour ses prêts au Viêt-Nam.

Le projet « hygiène environnementale de HCMV » (bassin : Nhieu Loc – Thi Nghe) est un des premiers projets d'amélioration l'environnementale, de la ville financé par la BM dans ce domaine. De ce fait, il reçoit l'intérêt des l'autorités à tous les échelons – ce qui offre des facilités dans sa réalisation.

- Difficultés :

Actuellement, il reste toujours deux systèmes de rapport, l'un au bailleur de fonds et l'autre à l'autorité locale. Cela prend beaucoup de temps au comité de gestion car il doit faire deux rapports de même contenu mais sous deux formes différentes. Le Ministère du Plan et des

Investissement entreprend d'harmoniser les formalités entre le bailleur de fonds et le Viêt-Nam afin de simplifier les formalités administratives et de renforcer l'attrait des sources de financement APD.

Les travaux d'adjudication du comité de gestion sont retardés par la lenteur des autorités de la ville. Par ailleurs, comme le projet appartient au groupe A, la plupart des adjudications doivent être approuvées par le gouvernement lui-même. Les lenteurs de l'examen (jugement et décision) et la soumission du résultat de l'adjudication aux autorités pèseront lourdement sur la mise en œuvre et la réalisation du projet.

Chapitre V Les résultats des études de cas à Hanoi

1. Le point de vue des acteurs du projet « Assainissement des canaux et rivières de Hanoi »

A Hanoi, durant la décennie passée, de nombreuses zones sont très rapidement urbanisées et leurs populations ont fortement augmenté, rendant complètement inadéquat et obsolète le réseau d'évacuation des eaux usées. Les inondations des quartiers urbains se sont multipliées, la qualité des eaux des rivières et des lacs s'est fortement dégradée, avec des effets dommageables sur l'environnement urbain et le développement économique et social de la ville. Soucieux d'améliorer le système de drainage et de traitement des eaux usées, les autorités vietnamiennes ont voulu dresser d'abord le schéma directeur d'assainissement et en 1992, elles ont fait appel à l'aide du gouvernement japonais. En juin 1993, l'OECD japonaise a envoyé à Hanoi une mission exploratoire pour mettre en place un accord cadre pour un projet d'étude, qui a été signé le 10/6/1993. Les frais de préparation du projet sont assurés par l'aide japonaise, JICA, finançant l'étude pour dresser le schéma directeur et la partie vietnamienne pour les études de pré-faisabilité et de faisabilité.

Le projet de traitement et d'évacuation des eaux usées à Hanoi est le premier projet que le Service municipal des communications et des Travaux Publics a réalisé avec les crédits ODA (ADP) de la Banque Japonaise de Coopération Internationale, la JBIC. Ainsi les autorités vietnamiennes ne peuvent pas encore faire des comparaisons avec des projets analogues et avec d'autres bailleurs de fonds.

Le projet de traitement et d'évacuation des eaux usées est d'importance nationale. Il a donc bénéficié de l'attention prioritaire des autorités vietnamiennes et du bailleur de fonds japonais (la JBIC) pour investir et résoudre à temps les difficultés surgies au cours de sa réalisation.

Le plus grave problème actuel posé au projet est celui de l'évacuation des terrains. En effet le projet couvre une grande étendue, touchant tous les arrondissements centraux et deux arrondissements périphériques Thanh Tri et Tu Liem, avec une grande superficie de terrains à évacuer, de nombreux foyers à exproprier, à reloger ou à indemniser.

Evaluation de la Phase I du projet d'évacuation des eaux usées.

Les résultats acquis :

Durant les années passées, l'Etat et la Ville ont fait des investissements prioritaires, avec des capitaux nationaux et étrangers, dans la rénovation et le développement des infrastructures urbaines indispensables comme le réseau de distribution d'eau, d'électricité, de communications, de voiries et en particulier, de drainage et de traitement des eaux usées. Tous ces travaux ont transformé la physionomie de la Ville.

Le projet d'évacuation des eaux usées de la phase I a atteint les objectifs suivant : - résoudre le grave problème des inondations par les eaux pluviales accumulées par le cycle bi-annuel des pluies correspondant à 172mm de versement tous les 2 jours dans un périmètre de 77,5 Km², couvrant 4 arrondissements centraux et 2 périphériques.- Faire l'expérimentation des meilleurs procédés de traitement des eaux usées des quartiers Kim Lien et Truc Bach, afin de choisir et

d'étendre sur toute la zone d'application de la phase I le procédé le plus efficace et adapté aux conditions réelles de la Ville.- Procéder au dragage et à l'évacuation des boues, au curetage du réseau des canaux et rivières pour résoudre le problème des eaux polluées stagnantes, et améliorer ainsi les conditions de vie des citoyens. Limiter les dégâts causés par les calamités naturelles comme les typhons et les inondations, édifier un système durable d'évacuation des eaux usées urbaines pour maintenir un environnement salubre et rendre possible l'extension de l'espace urbain de la capitale.

Cependant, la réalisation du projet n'a pas respecté le délai prévu de trois ans, en raison du retard dans l'élaboration du plan détaillé, dans les phases de l'approbation, de préparation et de réalisation. Les causes principales sont :

Les procédures et les formalités exigées par le gouvernement vietnamien à chaque étape du projet, surtout dans le planning des appels d'offre, le plan détaillé, l'exécution du contrat et les modalités de paiement. Les entrepreneurs ont subi les effets des lenteurs des prises de décision à tous les échelons.

Le temps de préparation se prolonge, provoquant décalages et inadaptations, donc des modifications, des rallonges et compléments.

Les contradictions entre des procédures des autorités vietnamiennes et de celles des bailleurs de fonds étrangers.

Les opérations d'évacuation des terrains et de délocalisation se heurtent à de nombreuses difficultés dues aux montants élevés des expropriations et des relogements.

Quelques leçons à tirer de l'administration et de la réalisation du projet :

- Organisation et gestion du projet. :
 - Renforcer le travail de direction pour résoudre à temps les problèmes de technique, d'avancement, de financement. Organiser le contrôle du travail sur le chantier et faire des réunions d'équipe mensuelles et trimestrielles pour débloquer les situations.
 - Bien choisir l'équipe des cadres administrateurs ayant les compétences et qualités requises, leur proposer des stages réguliers de perfectionnement professionnel, en particulier en langues étrangères, en informatique et droit international des affaires. Veiller d'autre part à ce que leurs salaires ne soient pas inférieurs à ceux des autres professions.- renforcer les capacités gestionnaires et techniques du personnel du comité de gestion et du bureau de conseil.
- Le cadre réglementaire :
 - ✓ · Le gouvernement vietnamien devra simplifier davantage les réglementations, probablement en déléguant plus de pouvoir aux Chefs de projet, en faisant respecter le calendrier réglementaire, indispensable à la bonne réalisation du projet.
 - ✓ · Dans le cas de contradiction entre les réglementations du bailleur de fonds JBIC et le gouvernement vietnamien, on proposera des réunions de haut niveau entre le JBIC et les organisations concernées, pour améliorer les connaissances des problèmes de toutes les parties et trouver les mesures d'harmonisation.

- ✓ · Les procédures d'approbation ou d'autorisation doivent être simplifiées dans le sens de la délégation des pouvoirs au Comité d'administration du Projet (CPMU) et dans l'établissement d'un agenda encadrant les prises de décisions des autorités compétentes. Il y a encore trop d'organismes intervenant dans les prises de décisions.

- La libération des terrains et le relogement :

L'évacuation des terrains et le relogement sont des facteurs clefs pour la bonne marche du projet. Une évacuation mal faite empêchera l'avancement du projet.

Le cadre juridique pour l'expropriation et le relogement continuent d'être amendés. Les décrets 22/CP promulgués en 1998 servent actuellement d'outils juridiques principaux pour indemniser les victimes d'expropriations des terrains servant aux objectifs de développement. En plus des décrets 22/CP relatif aux niveaux d'indemnisation et d'assistance en cas d'expropriation de terrain et d'habitations pour motif de sécurité nationale ou d'intérêt public, il existe d'autres documents et dispositions se rapportant aux expropriations et aux relogements. Les autres documents importants à consulter sont la Constitution de la RS du Vietnam du 15/4/1992, la Loi Foncière du 14/7/1993 amendé le 2/12/1998. Le décret 87/CP et 90/8/1993 fixant le cadre des prix d'indemnisation des différentes catégories de terres réquisitionnées par l'Etat, le décret 38/ND6CP LE 23/8/2000 relatif aux déplacement et aux relogements, le décret 64/CP LE 15/9/1993 concernant les baux d'exploitations des terres agricoles aux foyers paysans pour des longues durées, le décret 60/CP DU 5/7/1994 concernant le droit de propriété et le droit d'usage des terres urbanisées, le décret 45/CP le 3/8/1996 relatif aux droits d'usage des occupants illégaux, suivi de la communication 145/BTC le 11/11/1998.

Ces dispositions marquent des progrès dans l'établissement des montants d'indemnisation. tenant compte des prix du marché foncier, au lieu des prix bien inférieurs fixés auparavant. Elles se préoccupent de la participation communautaire par l'admission d'un représentant du groupe des expropriés dans le Comité d'indemnisation du district/ arrondissement.- Elles se soucient de l'avancement des opérations de déplacement par l'établissement des zones de relogement.

Il en reste cependant des limites. L'écart subsiste entre les dispositions juridiques relatifs à l'évacuation des terrains, les relogements et la réalisation effective. Les textes juridiques en vigueur ont encore de nombreux points manquant de clarté ou non cohérents avec les autres textes promulgués dans d'autres secteurs par des autorités de même échelon ou d'échelons différents concernant les expropriations et le relogement.

La réglementation actuelle n'aborde pas les principes de reconstitution des revenus et d'amélioration du niveau de vie des personnes déplacées. Il convient de réviser la politique d'indemnisation actuelle pour réduire les risques de paupérisation des gens à reloger et les aider concrètement à refaire et stabiliser leurs vies. Le décret 22/CP comme presque tous les programmes de relogements des projets du JBIC manquent les volets de reconstitution des niveaux de vie et de développement communautaire, afin que les personnes déplacées puissent retrouver dans les nouveaux sites de relogement leurs niveaux de vie au moins égaux sinon meilleurs qu'auparavant, grâce aux aides financières urgentes, à l'octroi des crédits aux activités et à la formation professionnelles. Il convient de coordonner les programmes de relogement avec les programmes municipaux ou provinciaux de luttés contre la pauvreté. Pour le développement communautaire, en plus de l'établissement du Comité d'administration dans chaque site de relogement pour aider les personnes relogées à stabiliser leurs vies quotidiennes,

il convient que les autorités aident à la création d'organisations d'entraide sociale et recourent aux activités des travailleurs sociaux.

Les différents projets dans les mêmes secteurs géographiques ont des normes d'indemnisation différentes. La réglementation actuelle ne donne pas de directives claires pour la détermination des prix des terrains. Certes la communication gouvernementale N°145 du 11/11/1998 du BTC que les montants d'indemnisation se calculent d'après les prix du marché. Cependant il n'est pas possible de déterminer les prix du marché faute de séries complètes de données, concernant notamment les terres agricoles. Certes les décrets ont établi des coefficients de calcul pour différentes catégories de terre et de constructions pour revaloriser les prix officiels fixés au niveau national et qui sont bien inférieurs à ceux du marché soumis aux variations fréquentes. Ce qui amène à des niveaux d'indemnisation différents par l'application des coefficients K, qui facilitent la réalisation des projets qui consentent des indemnisations élevées au détriment des autres.

Il convient d'une part que le décret 145 du BTC donne des indications supplémentaires sur les modalités de calcul des coefficients K appliqués aux indemnisations des terres expropriées. Il convient d'autre part que la JBIC fournisse au CPMU, Comité de gestion, un guide d'approche des problèmes sociaux.

La définition des personnes affectées par le projet doit être plus large : le gouvernement doit préparer les mesures et des conditions légales d'indemnisation pour toutes les catégories de population affectée, avec les divers degrés de dégâts subis et divers montants d'indemnisation, comprenant également des personnes ne détenant pas de titres de propriété (*sô do*, carnets rouges), des personnes vulnérables (femmes, enfants, minorités ethniques). De même il faut définir plus clairement des concepts tels que : personnes affectées, expropriations des terres, indemnisations, frais de déplacement, relogement, reconstruction, reconstitution des sources de revenus, le calendrier de pour les déplacements des populations avec leurs caractéristiques familiales et sociales, le nombre des personnes vulnérables, les indices et montants d'indemnisation, les droits de propriété et d'occupation légale. D'autres notions dans les règles d'indemnisations pour relogement sont encore actuellement peu claires comme: bâtiments à plusieurs étages, façades sur rues, balcons, cours, murs et haies d'entourage...L'évaluation du montant d'indemnisation doit inclure également la durée d'immobilisation et d'arrêt d'activité dans l'attente du relogement et des nouvelles constructions. Elle doit se baser sur le calendrier de déplacement et de construction des ouvrages et des relogements.

Propositions

Il faut déterminer clairement des responsabilités. Actuellement le PMU, comité de gestion, n'a pas reçu de responsabilité précise pour l'organisation des évacuations des terrains et des relogements. Son statut, réactualisé par le décret du 17/2001/CP, ne précise pas ses rapports avec le maître d'ouvrage, les investisseurs et les contrôleurs. Il ne participe pas non plus à la préparation du projet. Les membres du PMU ne reçoivent aucune responsabilité précise et ont des compétences limitées. De nombreux échelons de pouvoir interviennent dans les opérations de relogements : les Comités Populaires des provinces, des districts, et les bureaux de relogement des PMU. Cependant il y peu de coordinations entre les Comités populaires et les PMU. Les opérations d'évacuation des terrains et de relogement et le traitement des conflits avec les populations concernées reposent en fait sur le bon vouloir et les capacités limitées des Comités populaires.

Il convient donc de réviser les différents décrets dont le dernier en date du 17/2001/CP concernant le statut et les responsabilités des CPMU. En particulier il convient de recruter suffisamment de personnel pour les CPMU et de bien les former.

Fixer un budget suffisant pour les expropriations et les relogements. Les contrats de crédits de la JBIC stipulent que le gouvernement vietnamien se charge entièrement des indemnités des expropriations, mais souvent les financements vietnamiens ne sont pas suffisants. Les modalités d'indemnisation ne sont pas encore claires : comment procéder en cas d'indemnisation en liquidités, et quelles modalités d'indemnités adaptées aux conditions communautaires : versements par tranches, directement aux intéressés ou à un fonds commun ; prise en compte ou non des avis des intéressés dans les plans d'indemnisation ; recours ou non aux crédits de la JBIC pour financer l'équipement des sites de relogement. En tout cas, il vaut mieux que les opérations d'indemnisation, de relogement, de rémunération et de formation des membres du PMU, des frais d'administration et d'inspection soient inscrites dans les prévisions budgétaires.

- Résoudre les problèmes d'évacuation des terrains :

Le recueil et la prise en compte des avis des populations concernant les évacuations des terrains et les relogements sont des affaires importantes, nécessitant des traitements concrets : établir un calendrier de déplacement et procéder rapidement après à une enquête de ménages pour déterminer les caractéristiques juridiques des ménages concernés; à chaque bureau d'indemnisation procéder à une enquête de besoins par questionnaire auprès des gens concernés ; faire des réunions d'informations de population aux échelons d'arrondissement/district avec procès verbaux et organiser des visites des lieux de relogement. Les informations concernant les mesures et degrés d'indemnités, les sites de relogement et leurs équipements, les modalités de relogement doivent être largement diffusées dans les media et les réunions. Faciliter les recours aux consultants indépendants, comme dans le cas du projet actuel, est un bon exemple.

Les problèmes d'évacuation des terrains et de relogement constituent les plus grands obstacles à la gestion et à la réalisation des projets. Aussi faut-il déterminer les délais stricts à la livraison des terrains évacués dans les contrats avec les entreprises.

Les programmes de relogement et de développement communautaire sont choses nouvelles au Vietnam. Il manque encore des enquêtes sociales auprès des populations concernées et le gouvernement n'a pas encore l'habitude de les confier aux spécialistes en sciences sociales. Les enquêtes sociales nécessitent la participation des populations concernées aux évaluations et au travail de suivi du Comité de gestion PMU, surtout aux questions sensibles des femmes et de l'environnement.

La gestion de la qualité des constructions constitue une grande préoccupation du gouvernement vietnamien, en raison du développement des projets d'infrastructures financés en grande partie par la JBIC. Le problème des bas prix d'adjudication a été longuement débattu. Mais les solutions ne sont pas simples. Sous la pression du marché du travail et des demandeurs d'emplois, les entreprises de construction veulent gagner les adjudications par tous les moyens, en faisant proposer des prix très bas, souvent inférieurs aux prix de revient. Une fois emporté le marché, les maîtres d'ouvrage sous-traitent avec de multiples petites entreprises à des prix très bas, ce qui entraîne inévitablement les modifications des procédés de fabrication, le remplacement par des matériaux de qualité inférieure, pour avoir des bénéfices. La réduction

des quantités comme la baisse des qualités entraînent des conséquences néfastes à l'avancement et à la qualité des constructions.

Le Vietnam regarde davantage la quantité des montants investis au départ, mais ne se soucie guère du total des coûts réels à l'arrivée et surtout des coûts de la maintenance. Or les devis irrationnellement bas proposés par les entreprises sont la cause principale de la mauvaise qualité des ouvrages et de leur manque de durabilité.

La qualité des entrepreneurs adjudicataires laisse encore à désirer. Malgré les recommandations du gouvernement vietnamien et des bailleurs de Fonds étrangers, la sélection des adjudicataires est laxiste, laissant se présenter des entrepreneurs peu expérimentés et peu compétents. Si ces derniers gagnent les adjudications, leurs faibles capacités financières et professionnelles constituent des graves menaces pour la qualité des ouvrages et les délais de réalisation.

Le trop grand nombre de sous-traitants et d'intermédiaires gênent la gestion des contrats et menacent la qualité des ouvrages. Les négociations avec de multiples couches de sous-traitants allongent la durée de réalisation; le manque de qualifications des sous-traitants nuisent à la qualité des ouvrages. Souvent le maître d'ouvrage ne gère que financièrement les sous-traitants, alors que l'on doit se soucier également de leurs compétences techniques.

La faiblesse des plans techniques détaillés nuit également à la qualité des ouvrages, en obligeant les entrepreneurs à changer souvent de procédés et de techniques de travail, entraînant ainsi des retards dans la réalisation du projet.

Il faut renforcer davantage le contrôle de qualité des ouvrages. En effet le phénomène actuel de casser les prix des adjudications, bien que suscitant des discussions avec des points de vue différents, entraîne des effets néfastes à la qualité des constructions et conduit à l'épuisement progressif des capacités des entrepreneurs. Aussi les organismes gestionnaires doivent-ils garantir davantage l'exactitude, la sincérité dans l'établissement des coûts des constructions, garantir la qualité des plans de réalisation en établissant les plafonds de prix raisonnables et procéder ensuite à l'examen des prix proposés par les adjudicataires. Les entreprises qui gagnent actuellement les adjudications par l'abaissement des prix, produisent des ouvrages qui se dégradent trop vite, le plus souvent par l'utilisation des matériaux de mauvaise qualité et des équipements non conformes, le non-respect des procédures techniques et la violation des engagements pris lors des contrats. Le maître d'ouvrage doit d'une part avoir plus d'initiative et d'autonomie dans le choix des entreprises adjudicataires, et d'autre part assumer une responsabilité durable, subir des sanctions précises et sévères, s'il n'est pas capable de choisir de bons entrepreneurs, entraînant ainsi des conséquences néfastes pour la société.

La qualité des consultants et contrôleurs est également d'une grande importance. Souvent les entrepreneurs se plaignent du nombre très insuffisant des consultants-contrôleurs qui doivent superviser simultanément un grand nombre de chantiers sur une vaste étendue. Le manque d'ingénieurs consultants pour conseiller et contrôler les travaux techniques conduisent à des retards et à la mauvaise qualité des ouvrages. Leur rôle n'est pas toujours compris, car on se passe souvent d'eux pour donner des ordres directement aux entrepreneurs.

Selon les observations des bureaux d'études et de conseil, en général le Vietnam d'aujourd'hui manque cruellement de personnel qualifié, de cadres techniques et gestionnaires des projets expérimentés. Une étude récente d'un bureau de conseil national constate que seulement 19% des cadres des entreprises publiques et 20,8% des cadres des entreprises privées ont des

diplômes d'ingénieurs. La récente surchauffe des constructions requiert une armée de personnel qualifié que les organismes de formation ne peut fournir. Ce qui ne peut que retentir sur la qualité des travaux, les délais de réalisation et leurs coûts.

Selon la même étude citée, 40% des entrepreneurs souffrent d'un manque critique de nouveaux équipements et machines, ce qui est bien dommageable sur la réalisation des projets. La maintenance des ouvrages réalisés est d'une importance vitale, mais elle attire peu d'attention des entrepreneurs ni des comités de gestion des projets (PMU).

On peut proposer ici quelques idées pour améliorer les marchés adjudicataires des travaux publics :

Concernant les prix d'adjudication. A court terme, contre le dumping, il faut généraliser la pratique de la séparation de deux dossiers de candidature, technique et financière, pour éliminer la priorité donnée sur les bas prix lors des examens des dossiers. Il faut interdire en principe l'utilisation des crédits restant après l'achèvement du projet.

A long terme, il faut réorganiser le système des adjudications.

Concernant les entrepreneurs adjudicataires. A court terme, il faut appliquer des normes et des procédures strictes pour éliminer les entrepreneurs déficients techniquement et financièrement.

- Il faut sanctionner les entrepreneurs qui violent les engagements sur les qualités, en changeant sans justes motifs les méthodes de travail et/ou les matériaux/équipements de construction. Il faut contrôler la qualité des sous-traitants et leurs contrats avec les entrepreneurs. *A long terme* il faut avoir une politique de modernisation et de développement des métiers de constructions :

- restructurer les entreprises publiques faibles financièrement et techniquement pour assurer un environnement de saine concurrence ; - améliorer les capacités de gestion et d'encadrement juridique pour les mettre aux normes internationales, les préparer ainsi à prendre des parts du marché international ; - réexaminer l'ensemble des normes techniques actuelles et les procédés de contrôle de qualité, pour aider les entreprises à améliorer le niveau de leur personnel et de leurs métiers dans un marché concurrentiel. ; - développer les sociétés de location de machines et d'équipements de construction ; - améliorer les compétences des consultants, leur conférer plus de pouvoir et de responsabilité, afin de garantir l'exactitude des plans détaillés et l'honnêteté, la transparence dans l'examen des dossiers d'adjudication.

La gestion des adjudications et des contrats. Il faut soumettre les marchés d'adjudication (objets et modalités) à la discussion de toutes les parties concernées, avec leurs plus hauts responsables, afin d'aboutir à des décisions communes, et d'éviter ainsi les revirements et modifications soudains, au cours de la réalisation. L'autorité chargée des adjudications doit être compétente et recevoir la délégation du pouvoir nécessaire.

Les terrains doivent être préalablement évacués avant la signature des contrats d'adjudication, pour éviter les remises en questions, les retards, et les procès après l'achèvement des ouvrages.

Les PMU, comités de gestion de projets, doivent avoir des marges d'autonomies, dans certaines limites budgétaires fixées, pour financer les variations des volumes de travail fournis, et régler des dépenses indispensables mais imprévisibles.

Les instructions sur l'exonération des droits de douane et de TVA, concernant les Projets ODA, ne sont pas claires, bien que le gouvernement vietnamien aient publié un certain de décrets, depuis 1999, le dernier communiqué concernant les TVA étant le 41/2002/TT-BTC, en mai 2002. C'est un sujet très sensible pour les entreprises contractant, demandant aux deux

gouvernements donateurs et bénéficiaires des textes clairs et des aides juridiques aux entreprises.

En dernier lieu, il est indispensable d'organiser au Viêt-Nam des cycles de formation et des séminaires sur l'organisation des marchés adjudicataires des travaux publics et sur la gestion des projets d'Aide Publique au Développement.

2. L'aménagement du carrefour de Vong

Vue d'ensemble du programme

Le projet a coûté 200 463 millions de dôngs. Sur ce total l'apport financier de l'État vietnamien a été de 45 % et celui de la Banque japonaise pour la coopération internationale (BICI) à été de 55 %. Le comité de gestion des projets de développement urbain de Hanoi a été désigné comme responsable de la gestion et de la mise en oeuvre du projet. Les travaux ont été exécutés sous la direction de la Société japonaise d'entreprise de ponts et chaussées en liaison avec le groupe Louis Berger et la Compagnie des experts vietnamiens en tunnels et ponts.

L'exécution du programme a débuté en novembre 2001 et s'est achevée en décembre 2002. Le goulot de trafic se situait à cheval sur les deux quartiers de Dong Da et de Hai Ba Trung. La situation stratégique de ce goulot de trafic réside dans le fait qu'il se situe dans un secteur populaire et qu'il dessert toute la circulation de la porte Sud de la ville de Hanoi. Il est un lieu d'approvisionnement de matériaux de construction en provenance des provinces de Ha Nam, de Viet Tri, de Hoa Binh (toutes sortes de pierres et de terres), ainsi que du bitume, de l'acier en provenance de Hai Phong et de Hanoi.

La nécessité d'exécuter le projet

L'alourdissement du trafic au carrefour de Vong depuis ces dernières années est d'autant plus préoccupant pour les raisons suivantes: il est à la fois à la croisée des routes du périphérique numéro 2 et également un axe important du centre de la capitale qui relie Hanoi aux provinces du sud du pays.

L'importance de la situation de ce lieu et le tracé inadéquat de son infrastructure routière d'origine ne sont plus en rapport avec la circulation actuelle dans ce secteur stratégique. Ce rond-point de trafic était, de plus, très étroit en superficie, il avait une mauvaise configuration esthétique et l'impossibilité de franchir ce noeud entraînait des embouteillages aux heures de pointe..

Une fois que l'infrastructure du rond-point a été amélioré, il a permis de résoudre le problème de l'asphyxie du trafic mais il a pu également orienter clairement les directions de trafic vers les périphériques et rendre ainsi la possibilité d'évacuer le trafic vers les villes au sud de la capitale.

Quels ont été les effets bénéfiques du programme

Le Carrefour de Vong se situe dans un secteur où il existe beaucoup d'établissements et d'institutions publiques comme les jardins publics, des hôpitaux et des établissements d'enseignement supérieur. Aussi ce Carrefour est un endroit où ordinairement il y a un goulot d'étranglement dans le maillage du réseau routier de la ville, d'où son importance en tant que meilleure desserte pour l'environnement de vie sociale. La possibilité d'utiliser ce Carrefour sans subir d'embouteillage a permis les bienfaits suivants:

Ce projet a permis d'apporter du travail aux entreprises de la construction, aux entreprises de matériaux de construction et aux compagnies commerciales de transport: il a eu un effet très stimulant pour ces entreprises.

Il a permis de réduire le temps d'utilisation et d'économiser la longueur des trajets des véhicules.

Il a permis de limiter l'entretien et l'amélioration des voies de desserte.

L'activité et la mobilité des véhicules est plus aisée (augmentation des commodités). Depuis la réalisation de ce programme, l'on constate un accroissement des opportunités de travail et d'emploi ainsi qu'une élévation du niveau de vie sociale des secteurs alentours. Une amélioration s'est produite aussi dans l'égalisation de la distribution des revenus et des rentrées de devises étrangères.

L'économie de temps pour les voyageurs

Le projet qui a été réalisé, a permis au flot de véhicules de se mouvoir avec aisance et avec plus de facilité. Leur vitesse s'accélère, du fait de la disparition des embouteillages. Le temps économisé sera le plus profitable s'il est consacré à la production et constitue ainsi un des bénéfices majeurs apportés par le programme.

On peut évaluer monétairement de tels profits ci-après:

- par les revenus annuels perçus par la clientèle des transports routiers depuis l'achèvement du programme.

- par le temps consacré au travail et aux revenus versés par la clientèle chaque année.

- par des économies dans les dépenses de fonctionnement des véhicules (facilité de conduite, huile, pneus, entretien, main-d'oeuvre etc.)

- par des économies dans les dépenses fixes (temps de parcours, de conduite, commodités etc.), dans le choix du type de véhicules empruntés (automobile, petits et grands transporteurs, cars, camions, etc.).

Le plan directeur des transports urbains de Hanoi, établi en octobre 1996 par la Banque japonaise de coopération internationale, a déterminé le coût économique horaire par type de transport routier. Il en ressort que c'est l'automobile qui était le plus coûteux parmi les quatre types de véhicules examinés. Ce constat a servi à l'élaboration du présent projet.

A travers les analyses concernant le gain de temps, l'économie financière réalisée pour se déplacer par ce type de transport, nous constatons que le projet a apporté beaucoup de profits économiques et sociaux.

L'influence des projets sur l'environnement social et de travail des citoyens

Au cours de la réalisation du programme, les mouvements de circulation dans le secteur géographique concerné ont beaucoup augmenté tant pour les véhicules transportant les ouvriers des chantiers que pour les camions transportant les matériaux. Les autres types de transport ont aussi augmenté leurs déplacements journaliers. Le comité de gestion des projets a dû régler cette surcharge de trafic pour éviter les embouteillages aux heures d'encombrement maximum.

Dans la période de construction des infrastructures de dérivation, une partie de la superficie habitée a été réquisitionnée par les chantiers et les habitants ont dû partir de leur résidence qui était, aussi, leur lieu de travail qu'il soit de type commercial ou de service.

Ces foyers étaient établis des deux côtés de la route Giai Phong. Cette situation a créé des difficultés importantes pour tout un groupe de familles obligées de migrer ailleurs.

Observations sur l'accomplissement du programme

Pour diminuer l'impact social du projet le comité de gestion a choisi, en accord avec la population, l'emplacement des chantiers. Il a résolu, en concertation avec elle, les indemnités d'éviction foncière et les prix des terrains où elle a été relogée.

L'évaluation de l'impact sur l'environnement du programme du carrefour de Vong

-sur le foncier:

Les terres utilisées pour réaliser le projet sont essentiellement celles des habitations, des terres communautaires, des écoles, des jardins publics et des hôpitaux. Aussi, l'utilisation de ces emplacements aux fins du projet a soulevé des polémiques importantes autour de l'appartenance du patrimoine dans ce territoire.

- sur les eaux usées:

Les eaux usées qui étaient d'habitude évacuées par les canalisations se sont trouvées déviées de leur trajet habituel. En conséquence, ces eaux ont entraîné une pollution dans l'environnement du projet.

- sur la qualité de l'air :

La pollution des véhicules est combattue par le fait que la réglementation du trafic et de la vitesse des engins motorisés autour du carrefour de Vong s'est faite par les pouvoirs publics.

- sur les nuisances sonores et les vibrations:

Du fait que tous les types de véhicules utilisent le klaxon, la conséquence en est que l'environnement en souffre automatiquement, principalement du fait de la proximité dans le secteur d'hôpitaux et d'écoles.

Après que le programme ait été accompli avec la construction du pont qui enjambe les deux routes qui longent celle de Giai Phong, il a été possible avec la mise en place de feux de circulation d'introduire des flèches d'orientation de la circulation. Ainsi, au moment du plus fort trafic, le flux de véhicules a pu être canalisé. Les accidents de transport sont également en forte diminution.

Observations sur l'ingérence du bailleur de fonds dans le projet

- en ce qui concerne le financement:

Du fait que les investissements ont concerné à la fois l'Etat vietnamien et un bailleur de fonds extérieur (japonais), les décisions qui ont été prises concernant leur planification et leurs déboursements suivent le planning de dépenses imparties à chacune des deux parties. Dans les déboursements, chaque partie a dû tenir compte des facteurs de qualité tant dans les matériaux que dans l'avancement des travaux, en conformité avec le projet initial.

- en ce qui concerne la technologie:

Les deux parties ont examiné l'importance de technologie, en suivant les conseils d'un Comité d'experts qui a rassemblé les conseillers du Groupe de technologies de la construction du Ministère des transports travaillant en liaison avec l'entreprise d'experts de la J. B. S. I. japonaise. Bien entendu, ce Comité d'experts a également tenu compte des conseils de différentes entreprises vietnamiennes du fait de leurs expériences qui s'adaptent à la fois aux besoins ou spécificités géographiques à l'environnement et aux techniques du Vietnam.

Les transferts de compétences et de technologies

Il s'agit ici d'un grand projet dans lequel, pour la première fois, un pont routier a été construit au-dessus des voies de circulation d'où l'importance du choix des équipes travaillant sur ce projet. De nombreux experts de différents pays comme les États-Unis, Singapour, Taiwan, Japon, ont été invités à participer à l'élaboration et à différentes étapes de la construction entreprise. Le responsable en chef du Chantier incombe à un japonais. Les deux parties, le Vietnam et le Japon, ont dû choisir ensemble les équipes adaptées en ce qui concerne les cadres techniques locales et les experts des pays étrangers. Ce Comité de recrutement a englobé des experts du Ministère de la construction, du Ministère de transport et de l'entreprise d'experts J. B. S.I. du Japon.

Si les experts extérieurs choisis n'ont pas donné satisfaction, les autorités vietnamiennes qui ont la possibilité de proposer d'interrompre leur contrat et de choisir d'autres personnes.

- La participation des partenaires extérieurs au projet:

Il s'agit ici d'un projet qui requiert une diversité d'entrepreneurs différents, par exemple les appels d'offres pour la construction du tunnel pour les piétons, pour construire le pont-toboggan doivent suivre une conformité avec les normes internationales. La compagnie d'experts J. B. S. I. japonaise et la compagnie d'experts Louis Berger sont des entrepreneurs qui ont un niveau élevé d'expériences et une renommée internationale.

Le pourcentage d'experts étrangers qui participent au projet représente à peu près 20 % du total des participants.. Si l'on prend en compte aussi des experts faisant partie de l'entreprise japonaise, le pourcentage avoisine 30 %. Le niveau des experts de différents pays étrangers en général est élevé et convient parfaitement aux demandes du gouvernement vietnamien. Leur mission est d'accompagner de leurs conseils d'expérience la mise en place des projets, leurs aspects techniques et la mise en oeuvre du programme. Le temps passé par ces experts dépend du travail qu'on leur demande, par exemple en ce concerne la chaussée, l'environnement, les communications... Pour certains le contrat est limité dans le temps. En ce qui concerne les experts d'autoroutes, l'évacuation des eaux,... le contrat est plus long.

- L'importance de la participation de la population et des communautés locales:

Le Comité de gestion du projet a pris en compte les propositions des individus concernés par les expulsions et les déplacements de résidence (délogements et relogements). Le degré de participation de la population a été très active. Elle a accepté de lui remettre les superficies nécessaires à la construction avec facilité, elle a négocié positivement les propositions de dédommagement de la ville.

Observations sur l'importance et la nécessité des experts étrangers :

L'implication d'experts étrangers a beaucoup aidé les experts vietnamiens dans leur spécialité. Selon le type de travail concerné, la nécessité d'avoir des experts étrangers était indispensable: les tâches techniques de traitement de l'eau souterraine, d'évaluation de l'impact sur l'environnement, par exemple.. Tous ces travaux ont nécessité la venue d'experts étrangers qui ont beaucoup plus d'expériences que des experts vietnamiens dans des emplois spécifiques. Évidemment, certaines tâches ne requièrent pas la venue des experts étrangers. Les techniciens vietnamiens peuvent décider eux-mêmes des aspects concernant la topographie, les enquêtes sur le terrain. Dans l'ensemble, l'aide des experts extérieurs dans le projet est d'une importance capitale car certaines technologies modernes ne sont pas connues des ingénieurs vietnamiens qui n'ont pas d'expérience en la matière.

- Importance de l'implication des experts du côté vietnamien et du côté étranger:

Les experts étrangers sont de différents de nationalité mais principalement ce sont des experts japonais qui apportent des techniques spécifiques comme le traitement des eaux, l'élaboration de maquettes, l'évaluation de l'influence du projet sur l'environnement. Les experts étrangers ne participent qu'aux tâches qui leur sont attribuées, sauf à la demande de la partie vietnamienne. Ces experts ont la responsabilité d'apporter une évaluation du projet en ce qui concerne toutes les tâches qui relèvent du financement de la banque J. B. 1. C. Du côté vietnamien, les personnes impliquées sont celles qui s'occupent de la réalisation de ces tâches. En ce qui concerne tout ce qui relève du transfert des technologies, la partie étrangère a négocié sa participation dans le projet. Le bailleur de fonds apporte ce transfert à la partie vietnamienne à travers les matériels techniques dans les travaux qui concernent le projet, la mise en place, la réalisation du pont d'envergure qui enjambe les routes du carrefour. Il s'agit ici de techniques qui permettent au Vietnam des économies dans un grand nombre de matières premières. Cependant, étant donné ici que ce sont des techniques modernes la partie vietnamienne ne sait pas toujours l'utiliser à bon escient parce qu'elle ne connaît pas toujours toutes les applications de cette technologie.

Le planning des déboursements :

Les déboursements qui concernent ce projet ne suivent pas l'orientation décidée par la Banque Mondiale mais dépendent de l'avancement des travaux et des décisions des deux Etats vietnamien et japonais.

Le projet comporte deux parties dans le financement: les déboursements de l'Etat vietnamien et ceux de la Banque japonaise.

Les étapes dans les déboursements du côté vietnamien comme du côté japonais sont en fonction de l'importance des travaux effectués tout en suivant le programme déterminé à l'avance. Lorsque la tâche est achevée et qu'on a besoin d'un déboursement supplémentaire, il est nécessaire de faire un rapport sur l'état des tâches terminées et des tâches à réaliser pour commencer l'étape suivante. Chaque fin d'année un bilan financier est dressé selon le plan pré-établi.

Du côté japonais, l'avance des fonds fait suite à une répartition entre les tâches qui ont été effectuées et l'importance de ces travaux. Les institutions qui mettent en oeuvre le projet doivent faire un rapport mensuel aux bailleurs de fonds en précisant la tranche de dépenses effectuées en fonction des tâches accomplies. Ces tranches de dépenses sont contrôlées et approuvées par l'institution responsable de la gestion matérielle, institution choisie par le Comité vietnamien de gestion du projet et les experts japonais en concertation.

Ainsi, du côté japonais, l'activité de déboursement ne rencontre pas de problème majeur. En ce qui concerne le côté vietnamien, un certain nombre de difficultés apparaissent, dues aux formalités administratives, formalités exigées par le Trésor Public de la ville de Hanoi. Aussi, le Comité de gestion souhaite un allègement de ces formalités.

Du degré de transfert de technologies ou de nouvelles techniques :

Dans le cadre de la réalisation du projet, le côté japonais a transféré des techniques nouvelles aux ingénieurs vietnamiens. Ce sont, par exemple, les techniques de construction de pont routier aérien (toboggan) en béton. Cette technique est la première fois expérimentée au Vietnam à l'occasion de ce projet car, auparavant, les vietnamiens ne connaissaient que les constructions de nature traditionnelle.

Cette technique de pointe permet d'alléger la structure du pont et d'allonger son envergure rythmique.

Ainsi, les techniques utilisées pour construire le pont suspendu (toboggan) du carrefour de Vong sont les plus performantes du monde actuellement. Cette technique permet à la fois d'économiser des matériaux de construction ainsi qu'un gain de temps dans l'exécution. En outre, l'aspect du pont aérien dégage une allure très élégante, à la fois plus léger et, en même temps, plus solide que s'il avait été construit avec des techniques anciennes

Principales caractéristiques du projet

Il s'agit ici du premier toboggan (pont de circulation enjambant la route) qui a utilisé les crédits de l'APD d'un pays étranger. Aussi, les bénéficiaires du projet en termes économiques et sociologiques doivent être rappelés avec soin. Parallèlement, le planning de sa réalisation a choisi d'économiser au maximum les coûts, tout en préservant la qualité de la construction qui garantit la solidité technique de l'ouvrage.

Par ailleurs, ce projet a non seulement permis l'amélioration du trafic mais il a constitué une opportunité pour les ingénieurs et techniciens vietnamiens de connaître des expériences techniques nouvelles et modernes. Ce projet a permis aussi de relever la qualité de l'environnement de vie et du milieu naturel pour les secteurs qui avoisinent ce carrefour. La spécificité du projet étant qu'il est financé par les pouvoirs publics vietnamiens et également par des crédits extérieurs a amené la coexistence d'experts des deux pays. En outre, ce projet a également rassemblé la participation d'experts de nombreuses nationalités différentes, aussi les ingénieurs vietnamiens ont pu travailler dans une ambiance culturelle très diversifiée. Cependant, le fait que ce projet ait fait appel à des fonds financiers étrangers et qu'il ait bénéficié de la participation de deux pays a entraîné aussi à la fois des commodités mais également les difficultés ci-après:

-l'approbation des autorités de la ville de Hanoi ainsi que l'adhésion des comités administratifs et de gestion, de différents secteurs concernés, des associations et de la population ont été très positives.

- une préparation particulièrement détaillée du projet du fait de la nouveauté représentée par le toboggan à construire a également été très bénéfique pour l'expérience concernant des projets APD. Le projet a profité des commodités depuis la phase de la préparation jusqu'à la phase de réalisation du fait de la qualité du chantier réalisé. Il s'agit ici d'un pont-toboggan dont on a écrit qu'il était non seulement beau, qu'il a utilisé les technologies de pointe, mais aussi qu'il a permis d'économiser à la fois du temps et de l'argent.

- ce projet a rassemblé une équipe d'experts étrangers et d'ingénieurs vietnamiens de haut niveau et très spécialisés, jeunes, motivés, ce qui a permis d'avoir des résultats meilleurs.

Conclusion

Observations sur un certain nombre de difficultés

Du fait de l'ingérence d'une APD extérieure, les pouvoirs publics vietnamiens n'ont pas pu s'insérer dans un rôle de décision au cours de l'élaboration et du contrôle du projet. C'est la banque japonaise de coopération internationale (B. J. C. I.) qui s'interpose et qui en possède les prérogatives finales.

Il s'agit ici d'un projet de sur lequel l'Etat vietnamien a la possibilité de raccourcir le temps de contrôle des entreprises mais, concernant la mission d'étude des dossiers c'est la partie japonaise qui décide du temps consacré à l'examen de l'avancement du programme et de la possibilité de l'allonger.

- selon la décision de la partie japonaise c'est seulement lorsque le projet a été examiné par le bailleur de fonds que le projet pourra présenter la partie financement, ce qui allonge le temps de réalisations du projet de sept à huit mois.

Tout au long de la réalisation du projet, la partie vietnamienne n'a pas le droit de changer le schéma ni la technologie du projet. Si la partie vietnamienne veut effectuer un remaniement dans le projet, il est nécessaire d'avoir l'approbation du bailleur de fonds. Ce dernier point fait que la partie vietnamienne n'a pas d'autorité réelle.

Synthèse des résultats et propositions

Au terme de cette recherche nous pouvons formuler des éléments de réponse sur la question des délégations au sein des projets APD (décentralisation, participation des habitants, degrés d'autonomie (indépendance ou non) des acteurs vietnamiens par rapport au bailleur de fond), ainsi que sur elle les formes de transferts associées à ces projets et leur validité (compétences, technologies). D'une façon générale cette recherche a permis d'interroger l'efficacité des dispositifs d'aide au développement, la question des blocages et de leur mise à jour.

Le cadre d'analyse et la méthodologie employée sont ceux de l'évaluation des politiques publiques et de la recherche-action, avec d'une part des enquêtes qualitatives auprès des principaux acteurs des projets retenus comme études de cas. Les entretiens s'adressent à l'équipe des PMU (comité de gestion des projets), aux ménages concernés par le projet, au secteur économiques et aux autorités locales (districts, arrondissements) et associations. Au total plus d'une soixantaine d'entretiens qualitatifs ont été réalisées auprès des acteurs des projets. Par ailleurs, la tenue d'un colloque de restitution²⁴ de la recherche à l'IER de Hô Chi Minh Ville a permis aux chercheurs et praticiens de confronter leurs démarches. La compréhension des relations entre « offre » et « demande » d'aide a alors permis d'ouvrir un espace de réflexion aux acteurs des projets APD.

Les entretiens ont permis d'évaluer l'impact des projets en termes de délégation et de transferts d'une part et d'autre part d'évaluer l'efficacité des projets eux-mêmes. Ainsi les objectifs généraux de la recherche ont été en partie réalisés avec la réponse à la question des divergences d'objectifs, de transferts et de délégations dans les projets. La recherche devait permettre de mettre à jour des formes de partenariats spécifiques pour les projets APD. Les résultats des entretiens et des débats montrent que les partenariats ne sont ni contrariés, ni tout à fait négociés mais en grande partie imposés par la forme même des financements des projets où les rapports de forces sont en grande partie du côté du bailleur de fonds. Par ailleurs les projets APD n'ont pas tout à fait révolutionnés les rapports entre les différents acteurs vietnamiens, le mode de relation reste profondément hiérarchique et sectoriel et l'on est encore loin d'un mode de gestion par projet, il y a peu de délégation de pouvoir au sein des projets APD, bien au contraire il semble que l'autonomie des acteurs soit en partie limitée par le bailleur de fonds qui fait figure d'instance régulatrice. Quant à la participation des habitants elle semble s'imposer par la nature des projets eux-mêmes qui impliquent de profonds bouleversements socio-spatiaux liés aux expropriations. La consultation des habitants doit alors permettre de négocier au mieux ces bouleversements ; sauf dans le cas du projet du canal Tan Hoa Lo Gom, où la participation des habitants va plus loin et implique une prise de parole allant au-delà du montant des indemnités, comme les plans de relogement par exemple. Mais la question de la reproductibilité d'un tel projet reste posée.

Un des points positifs de cette recherche est la réunion pour la première fois de deux instituts de recherche du nord et du sud du Viêt-Nam. L'équipe responsable de la recherche réunie le Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines (Laurence NGUYEN, co-responsable scientifique) et le Laboratoire Société en Développement dans l'Espace et dans le Temps. (NGUYEN Duc Nhuan, co-responsable scientifique et NGUYEN Nam Tran). Les équipes partenaires sont à Hô Chi Minh Ville, l'IER (Institut de Recherche Economique de Hô Chi Minh Ville) et l'ODAP (Bureau des Aides au développement de HCMV) avec pour responsables : Du Phuoc Tân, Lê Van Thanh et Tôn Nu Quynh Trân et l'Institut pour les Etudes du Développement Socio-Economique de Hanoi avec pour responsables : To Xuan Dan et Vu Quốc Binh.

²⁴ Cf. colloque du 16 décembre 2003 organisé dans le cadre de cette recherche à l'IER et ayant pour intitulé « Le rôle des projets ODA dans le développement des métropoles vietnamiennes : Réalités et perspectives »

1. Le poids des APD dans le développement urbain vietnamien

Le développement des projets APD est un des éléments moteurs du développement urbain dans les grandes villes vietnamiennes. En effet, depuis la crise asiatique les investisseurs privés tendent à se désengager des investissements à long terme, notamment des projets d'infrastructure urbaine. A titre d'exemple, les APD peuvent être des projets de très grandes échelles comme des autoroutes urbaines ou des projets d'adduction d'eau. Ils engendrent des effets significatifs sur les structures spatiales mais aussi les logiques sociales et politiques. Ces projets impliquent des acteurs divers allant des bailleurs internationaux aux coopérations bilatérales. C'est la question des conceptions, des objectifs et des évaluations de ces projets qui se trouve posée.

Or la croissance urbaine est un déficit pour le Viêt-Nam et ce déficit ne fait que commencer. Le Viêt-Nam est une des exceptions avec un rythme de développement de 6 à 7% par an, une bonne croissance industrielle et une forte vitalité des entreprises privées. Or les trois quart de la population vivent à la campagne ce qui préfigure une révolution urbaine future.

Selon les estimations statistiques françaises, en 2020 la population de Hô Chi Minh Ville devrait atteindre les 20 millions d'habitants et 9 à 10 millions à Hanoi. Il est estimé que tous les trois ans Hô Chi Minh Ville gagnera un million d'habitants. Ces projections sont faites sur la base de ce qui s'est passé dans les pays ayant un développement analogue à celui du Viêt Nam. La tendance du développement des grandes villes est irréversible et crée des besoins énormes²⁵.

Jusqu'au début de 2002, la Ville de Hanoi a accueilli 54 projets APD ou ODA avec un montant d'aide de 624 millions USD, dont 36 projets sous forme de dons d'un montant de 172 millions de USD soit 23%, et 12 projets sous forme de prêts d'une valeur de 452 millions USD, soit 73% du total. S'y ajoutent 5 projets d'assistance technique à l'élaboration des schémas généraux, comme celle du plan de circulation urbaine, du plan de distribution d'eau, d'assainissement, de protection de l'environnement, d'industrialisation.

Les crédits d'APD sont concentrés prioritairement dans le développement des infrastructures avec un montant de 227 millions USD, soit 36,36% du total; dans les projets d'assainissement et de fourniture d'eau avec 177 millions USD, soit 28, 37% du total ; dans le secteur environnemental avec 41 millions USD, soit 6,6%. Le reste est utilisé dans d'autres secteurs. 90% des crédits engagés viennent des aides bilatérales et 10% des bailleurs multilatéraux. Le Japon est le plus grand bailleur d'APD à Hanoi avec un montant de 377 millions de USD, soit 82% du total.

En ce qui concerne les APD à Hô Chi Minh Ville, on recense 15 projets d'infrastructure d'un total supérieur à deux milliards de dollars. Ces cinq dernières années ont pu remarquer une diversité des projets APD et des objectifs. Parmi les projets débutant en 1993 et devant s'achever en 2002, on note une majorité de projets liés aux transports, comme celui de l'autoroute Est-Ouest et à l'assainissement comme le projet du Nhieu Loc Thin Nghe.

Les trois plus gros bailleurs de fond sont le Japon, la Banque Mondiale et la Banque Asiatique de Développement. Les projets concernent essentiellement :

- l'amélioration de la circulation
- les interventions sur le système hydraulique
- le réseau électrique

La France loin derrière le Japon apporte une aide importante, on peut citer :

A Hanoi :

- l'étude pour un projet de tramway
- l'Institut des métiers de la ville

²⁵ Cf. Intervention du consul général de France à Hô Chi Minh Ville au colloque du 16 décembre « Le rôle des projets ODA dans le développement des métropoles vietnamiennes : Réalités et perspectives », organisé à l'IER dans le cadre de cette recherche.

A Hô Chi Minh Ville :

- l'élaboration d'un projet de tramway

Depuis 12 ans, 4 millions d'euros ont déjà été engagés. Concernant l'AFD, c'est au Viêt Nam, que l'agence a signé le plus de promesses d'actions. Les engagements se montent à plusieurs centaines de millions d'euros. En ce qui concerne l'utilisation de l'aide au développement, il faut souligner que sur les 800 millions d'euros proposés seul 450 millions seront utilisés. Il existe un problème d'efficacité administrative qu'il ne faut pas négliger.

2. Entretien auprès des acteurs des projets étudiés

Les projets choisis comme études de cas sont en cours de réalisation, leur évaluation s'est avérée un peu prématurée mais les acteurs des projets ont pu être rencontrés, ce qui n'est pas le cas une fois les projets achevés, car les équipes sont dissoutes. Un point commun existe entre les trois projets retenus à Hô Chi Minh-Ville et à Hanoi pour l'évaluation est qu'ils entrent dans le cadre d'une volonté des pouvoirs publics d'amélioration de la qualité de vie dans l'environnement urbain.

Quelles délégations et quels transferts ?

On peut souligner certains points issus de l'enquête sur les trois études de cas à Hô Chi Minh Ville : l'aménagement du canal Tan Hoa Lo Gom, la deuxième phase du projet Nhieu Loc Thin Nghe, et l'autoroute Est-Ouest).

- L'aménagement du canal Tan Hoa Lo Gom (THLG):

Le projet est financé par des dons bilatéraux du gouvernement belge (à hauteur de 65%). Outre des objectifs environnementaux, il vise également l'amélioration de la qualité de vie des habitants. On remarque la participation de la population, qui selon le service municipal est exemplaire. Les habitants sont consultés dans les trois étapes du projet (expropriation, construction, mise en fonctionnement) Par ailleurs, on note l'intervention des bailleurs de fond dans le processus d'expropriation. Toutefois les transferts de technologie apparaissent parfois inappropriés au contexte vietnamien.

- L'autoroute Est-Ouest :

Le projet est financé par des prêts préférentiels de la JBIC (à hauteur de 70%). Le projet vise également la restauration et l'embellissement de certains canaux de la ville. Les résultats de l'enquête montrent qu'il n'y a peu de délégation de pouvoir dans ce projet. Par ailleurs le déboursement du budget est très difficile du côté vietnamien. En ce qui concerne les retombées économiques, on constate que l'appel d'offre favorise largement les entreprises japonaises de conception (design), de maîtrise d'ouvrage et d'expertise, laissant aux entreprises vietnamiennes la sous-traitance de la main d'œuvre. De plus ce sont les bailleurs de fond qui choisissent les technologies. De nouvelles technologies sont appliquées dans la construction du tunnel.

- Projet d'assainissement du canal Nhieu Loc-Thi Nghe

Ce dernier financé par des emprunts préférentiels de la Banque Mondiale à hauteur de 80%. La marge de choix dans les technologies est large et emploie de nouvelles technologies, notamment dans le creusement des égouts. Cependant, certains scientifiques de la ville estiment que le projet n'est pas efficace en matière de traitement des eaux usées. On constate des efforts dans le processus d'expropriation, d'indemnisation et de relogement, mais des difficultés et des contentieux persistent.

Les problèmes de la délégation de pouvoirs

Dans les projets étudiés, la participation des habitants est de fait rendu obligatoire avec l'importance des mesures d'expropriation et d'indemnisation contenue dans les projets, mais on ne peut pas vraiment parler de délégation de pouvoir.

En effet, sur le plan de l'organisation, le Comité Populaire de la ville est souvent considéré par le gouvernement comme le bénéficiaire essentiel des APD. En aval, les membres du comité de gestion du projet sont désignés par le Comité Populaire. Certaines fonctions clés (directeur, directeur adjoint, chef-comptable) sont nommées directement par le Comité Populaire de la ville. Les services de la ville et les districts sont considérés comme égaux à ce conseil. Ils jouent le rôle de membres consultatifs, mais leurs avis ont tendance à freiner le rythme des décisions.

Par exemple, à Hanoi, selon les observations fournies dans le rapport de l'HISED, les divergences apparaissent lors de la mise en oeuvre du projet. Dans les contrats d'origine, les institutions bénéficiaires de la délégation sont bien identifiées. Quand les membres de ces institutions commencent à prendre leurs fonctions, les difficultés commencent.

En effet, le cadre juridique vietnamien est souvent strict mais, ou à cause de cela, dans la pratique, la nomination des responsables de projet, des gestionnaires, des représentants des ministères et des administrations nommés ou imposés, ainsi que l'organisation des relations entre les différents partenaires du projet auxquels une mission a été confiée, s'avère pleine d'embûches. La délégation de pouvoir ne laisse pas assez de liberté de manoeuvre ou bien elle permet à des membres seulement consultatifs de tenir un rôle de contre-pouvoir ou, tout au moins, de frein à la prise de décision par les postes-clés. Ainsi, les règlements législatifs rigoureux et compliqués, les lenteurs bureaucratiques et l'imbrication des réseaux multiples concernés ont empêché le bon fonctionnement des délégations de pouvoir.

Quelques exemples sont donnés dans les rapports d'évaluation des programmes d'aménagement routier du carrefour de Vong et sur l'évacuation des eaux pluviales et usées de Hanoi :

Les départements des Unités et des secteurs impliqués dans le projet n'ont pas voulu ou pas pu travailler en coordination étroite avec le Comité de Gestion du même projet (PMU). En effet, ce dernier doit coordonner son travail avec les services intéressés qui lui soumettent les changements rencontrés mensuellement et faire face périodiquement à ces difficultés.

Les gestionnaires du projet doivent garantir la qualité et le temps d'achèvement de construction. Il leur est nécessaire d'avoir une équipe de spécialistes qu'ils peuvent consulter sur les procédures, ce qui n'est pas toujours le cas, étant donné leur manque de formation. Il en résulte que la signature des contrats entre l'unité étrangère d'investissement et le gouvernement vietnamien ne peut être résolu rapidement.

Ainsi, les difficultés rencontrées dans les projets APD sont liées d'une part à la double tutelle des comités de gestion des projets : celle du comité populaire de la ville et celle des services de la ville et d'autre part à la rémunération inadéquate (basse) du personnel de ces comités de gestion de projet. Enfin au manque de professionnalisme de ces personnels²⁶.

L'autonomie financière des comités de gestion des projets est également très restreinte, toutes modifications du budget étant difficilement acceptée. Par ailleurs, la partie vietnamienne est dépendante des bailleurs de fonds. Par exemple la JBIC, dans le cas de l'autoroute impose son

²⁶ Cf. Intervention de Monsieur Du Phuoc Tân, chercheur à l'IER

propre mode d'adjudication fermée. Ces problèmes posent la question des transferts au sein des projet APD.

Les problèmes de transfert

La question des transferts rejoint celle des divergences dans les conceptions des APD : beaucoup d'organismes vietnamiens conçoivent les APD comme des aides financières et matérielles; tandis que les bailleurs de fonds valorisent les transferts des techniques, des informations et des expertises. Dans beaucoup de projets ces transferts proposés sont considérés par certains partenaires locaux comme des gaspillages et inadaptés.

Néanmoins, certains comités de gestion de projet affirment avoir acquis de nouvelles compétences, notamment en terme de gestion de projets, grâce aux experts étrangers. Certaines techniques sont également transférées et applicables à d'autres projets.

Pourtant, dans les projets APD, le transfert de technologie ne s'opère pas dans de bonnes conditions. Le montant des expropriations est relativement élevé : parfois il est à hauteur de 50% du montant du projet. De plus, les techniciens n'ont pas assez de liberté de manœuvre en raison des procédures et du cadre juridique souvent strict des APD. En conséquence, les formalités administratives nuisent à la mise en œuvre des transferts. Les consultants vietnamiens doivent aussi être en mesure de recevoir les nouvelles technologies et de les transmettre : parler anglais par exemple et être relativement jeunes. Ainsi, il faut pouvoir réemployer les personnes ayant appris des nouveaux savoir faire. Il faut une formation continue pour pouvoir établir un lien entre la pratique et la théorie, afin d'éviter le déphasage entre la formation et les besoins réels du marché

A Hanoi, le développement de l'infrastructure joue une part importante dans les deux projets d'aide de la BJCI pour le Viêt-Nam étudiés ici. La garantie de la qualité dans leur exécution est très concernée. Le gouvernement a fait de grands efforts pour résoudre le problème. Le système de contrat signé par les deux parties mentionne des innovations positives ce qui est particulièrement bénéfique pour le pays, du fait que la main-d'oeuvre qualifiée et expérimentée aussi bien que la technologie avancée sont insuffisants au Viêt-Nam. En effet, les entrepreneurs vietnamiens ne sont pas familiers avec les règlements du bailleur de fonds, c'est pour cela qu'ils rencontrent des difficultés dans les problèmes de déboursements et de remboursement.

Dans le cas du projet d'assainissement des rivières de la capitale, les technologies et équipements de la station de traitement des eaux usées, les méthodes de transfert sont appliquées pour la première fois au Vietnam. Elle comporte à la fois l'équipement pour le drainage par machine, l'équipement de haute capacité de la station de pompage et équipement pour le traitement des vidanges urbains. La participation des experts étrangers est particulièrement nécessaire à toutes les phases du programme d'exécution.

De ce fait, les projets de construction qu'ils soient de moyenne ou de grande envergure doivent louer ou acheter les équipements de sociétés et rémunérer des spécialistes étrangers, comme c'est le cas pour les projets de Hanoi. C'est donc, en partie, pour combler ces lacunes que se sont effectués les transferts de technologie et d'expertises à travers les programmes d'aide. Si ces transferts ont une utilité indéniable, les partenaires locaux contestent, en partie, la manière dont sont effectués les choix technologiques ainsi que des compétences fournies, le plus souvent imposés par le bailleur de fonds. La qualification des entrepreneurs de même que celle des sous- traitants employés par les projets est également sujet à polémique.

Les procédures de choix, de révision et d'approbation des contrats, la surveillance de la qualité des constructions et de leur entretien, nécessitent la mise en oeuvre de programmes de formation d'experts vietnamiens. Leur spécialisation en nouvelles technologies et en langue étrangère se pose

avec urgence, ne serait-ce que pour prendre le relais coûteux des experts étrangers, améliorer la capacité de gestion nationale correspondant à la norme internationale. Dans le même sens, il faut pouvoir susciter l'établissement de sociétés qui fournissent des équipements de location et des consultants, pour augmenter la capacité du côté vietnamien dans les normes de construction et de consultation actuelles, c'est-à-dire en augmentant leur capacité technologique et d'expertises.

En effet, les entrepreneurs vietnamiens ne sont pas familiers avec les règlements du bailleur de fonds, c'est pour cela qu'ils rencontrent des difficultés dans les problèmes de déboursements et de remboursement. Dans le cas du projet d'assainissement des rivières de la capitale, les technologies et équipements de la station de traitement des eaux usées, les méthodes de transfert sont appliquées pour la première fois au Vietnam. Elles comportent à la fois l'équipement pour le drainage par machine, l'équipement de haute capacité de la station de pompage et l'équipement pour le traitement des vidanges urbains. La participation des experts étrangers est particulièrement nécessaire à toutes les phases du programme d'exécution : des mesures de puissance hydraulique et de calculs hydrographiques aux procédures techniques d'observation du plan général de drainage. Grâce à leur intervention, la capacité de flux du projet d'irrigation s'est améliorée, ainsi que la qualité de l'eau dans le bassin de retenue et la navigation sur le système fluvial.

Quelques propositions et remarques ont été faites par les intervenants du colloque : la double tutelle des comités de gestion sous l'autorité des services de la ville et du comité populaire pose problème ainsi que le choix des technologies par les bailleurs. Il faudrait augmenter la contribution de la ville et du gouvernement dans les projets comportant des APD et organiser des formations pour permettre un véritable transfert de compétences et de technologie. Autre point à améliorer : la rémunération du personnel des comités de gestion des projets APD ainsi que la formation des ressources humaines. Il faudrait employer davantage de personnel vietnamien par rapport au personnel étranger.

Evaluation de l'efficacité des projets et mise à jour des éléments de blocage

Le premier constat révélé par les entretiens qualitatifs menés auprès des Comités de gestion des projets étudiés réside dans les difficultés qu'ils ont à gérer des contrats d'aide publique de grande envergure provenant de l'étranger, c'est-à-dire d'un nouveau type. En effet, on compte approximativement une cinquantaine de projets ODA à Hô Chi Minh Ville depuis dix ans dont seulement une vingtaine à gros capitaux depuis ces dernières années d'où une certaine inexpérience dans la connaissance et la manipulation des mécanismes de ces projets. Par ailleurs, les conditions de déblocage des crédits internationaux suivent des protocoles rigides. Les institutions auxquelles sont attribuées des délégations de pouvoir, tels les Comités de Gestion, ont des problèmes pour trouver du personnel qualifié capable de formuler les rapports d'étapes exigés sur les réalisations prévues dans le projet contractuel et pour concrétiser les procédures de demande crédits, par exemple..

Par ailleurs, nos partenaires ont insisté sur l'importance à accorder à la répartition réelle des charges d'investissement entre l'aide extérieure et la contribution de la partie vietnamienne en tant qu'indicateur de dépendance. C'est le cas du projet de l'autoroute Est-Ouest pour lequel en principe 85 % des fonds sont déboursés par un emprunt auprès de la JBIC et donc 15 % par les autorités vietnamiennes. De fait, ces derniers ont dû investir les premiers, avant le bailleur étranger, et bien davantage que les montants initiaux, c'est-à-dire en tout 30% au lieu des 15 % prévus. En effet, l'allongement des coûts et le caractère social donc politique des travaux préliminaires à la mise en œuvre du projet, tels que les procédures de délogement et indemnités négociées et renégociées ont augmenté considérablement les emprunts de la partie vietnamienne et par conséquent les montants des dettes qui s'accumulent. Car, pour les pouvoirs publics il s'agit maintenant de trouver des fonds domestiques pour rembourser le partenaire extérieur.

Ainsi, les difficultés majeures tournent autour de problèmes de gestion financière des fonds à déboursier et à rembourser. Le volet libération des terrains, avec délogement-indemnisation-relogement reste la pierre d'achoppement de tous les projets en comportant, du fait que le temps passé à émettre les mesures d'expropriation, de mener les négociations d'indemnisation et de trouver les conditions et les lieux de relogement allonge d'autant les délais de versement des fonds extérieurs. Ces mesures nécessitent une concertation étroite entre différents acteurs du projet, gestionnaires, autorités territoriales, populations concernées ainsi que services techniques centraux et locaux.

Cependant, dans certains programmes, les pouvoirs publics vietnamiens assurent, par leurs fonds propres, le coût total de ces procédures mais ont aussi l'initiative dans les directives des modalités d'expropriation et de compensation. C'est le cas du projet d'évacuation des eaux pluviales et usées de la ville de Hanoi mené avec le concours de l'aide japonaise où les autorités ont décidé et imposé ces modalités aux ménages concernés ce qui a permis un avancement du programme en conformité avec les délais impartis.

On constate, enfin, que les institutionnels vietnamiens considèrent très favorablement les aides financières et techniques extérieures, surtout quand celles-ci sont à la pointe du progrès, comme c'est le cas des projets évalués. Elles constituent un soutien indispensable au développement des infrastructures et à la rénovation urbaine que le budget étatique ne peut supporter seul. Néanmoins, ils se rendent compte que les bailleurs étrangers ouvrent par ce biais la voie à leurs capitaux privés. Aussi, ils doivent prendre des initiatives pour garder la maîtrise dans l'utilisation de ces emprunts sans gaspillage. Dans le cas contraire, ils savent qu'ils risquent d'entraîner le pays dans l'incapacité de payer ses dettes.

L'exemple du projet Tan Hoa Lo Gom²⁷

Ce projet est particulier car il est financé par des dons non remboursables. Ce type de financement demande des modalités de gestion différente. C'est un projet de petite envergure. Il comporte deux objectifs :

- l'assainissement du canal
- la rénovation urbaine pour la population à faible revenu

Un autre projet est envisagé pour l'ensemble du bassin avec d'autres types de financements. L'étude de faisabilité est achevée. Le projet entre dans sa deuxième phase, qui concerne son élargissement. La PMU a été créée en 1998, la première phase s'est déroulée jusqu'en 2001. La deuxième phase s'achèvera en 2004. La première phase a coûté 5,5 millions de dollars. Elle a consisté à définir les projets pilotes et à préciser le contenu d'autres projets. Mais il y a eu des retards dans la réalisation avec la question du montant des indemnisations, ce qui a augmenté les contributions de la ville.

- Les points positifs :

Le projet est innovant dans le traitement des eaux usées. Par ailleurs c'est le premier projet qui prend en compte véritablement la participation des habitants. Ainsi, la participation active des communautés facilite l'acceptation du projet et le montant des indemnisations. Avant ce projet, les autorités négligeaient le rôle des habitants, hors cette participation se révèle importante pour le bon déroulement des projets. La participation des habitants a été forte dans le projet Tan Hoa Lo Gom et Nhieu Loc Thi Nhe. On est passé d'objectifs simples à des objectifs complexes. Dans les projets étudiés la dimension technique côtoie la dimension socio-économique et environnementale. Les projets s'enrichissent et doivent intégrer ces nouvelles dimensions.

²⁷ Cf. Intervention de la directrice du PMU du projet du canal Tan Hoa Lo Gom

- Les points négatifs :

Il aurait fallu encore d'avantage de campagne d'information pour que la population comprenne l'intérêt du projet. Par manque d'adhésion de la part des habitants, la mise en œuvre a été retardée. De plus, le fait que le financement se fasse sous forme de dons non remboursables n'entraîne pas de contrainte pour accélérer la réalisation. Le problème est alors d'utiliser efficacement le financement.

La partie belge a ses propres procédures et réglementations ce qui crée des différends dans la réalisation. Ainsi il n'y a pas de procédure de gestion commune pour ce projet. Il faut à la fois respecter les contraintes des bailleurs mais aussi celles des propres règles vietnamiennes. Le projet a en fait pris beaucoup de retard. Or une fois la convention signée, il a fallu payer les frais de fonctionnement et des services.

Autre caractéristique, ce projet est pilote. Il y a eu d'autres projets APD de ce type financé par la BAD, ce projet est la troisième dans le domaine de l'amélioration des conditions d'hygiène de Hô Chi Minh Ville.

Le projet n'est plus approprié à la situation réelle vietnamienne. Le bailleur de fond propose de favoriser l'achat d'appartements et le changement de terrain. Mais par rapport au rythme de croissance il se creuse un écart entre la situation de départ et la situation actuelle. Le retard est imputé à la partie vietnamienne. Les résultats ne sont pas à la hauteur des ambitions de départ et les frais supplémentaires engendrent des surcoûts exorbitants. C'est le cas notamment des frais de fonctionnement. On note un manque d'efficacité causés notamment par les consultants étrangers et les imprévus.

Le projet du canal est retardé par la question du niveau des compensations accordées aux ménages. Mais ces compensations sont relativement élevées par rapport à celles accordées dans d'autres projets à Hô Chi Minh Ville. Ce qui pose la question de la reproductibilité de ce projet dans d'autres secteurs de la ville.

La prolongation du projet pose problème. Les ménages qui doivent partir sont inquiets. Ils n'osent pas entreprendre de travaux dans leurs habitations, aussi leurs conditions de vie se dégradent. L'enquête auprès du comité de gestion du projet (PMU) montre que la mise en œuvre des objectifs se révèle très délicate du fait de la complexité même du système d'acteurs impliqués et des intérêts financiers et politiques en jeu. Visiblement, il existe encore peu de marge de manœuvre entre une planification rigide et un trop grand pragmatisme. Le revers de cette grande souplesse reste un problème d'incertitude généralisée qui touche aussi bien les habitants que les bailleurs et les entrepreneurs.

L'enquête révèle deux catégories d'acteurs appelés les « bénéficiaires » et « les perdants ». Les habitants perdants sont ceux menacés d'expulsion. Or, en raison de la question de l'incertitude liée à la prolongation du projet, leurs habitations tendent à se dégrader car ces habitants n'osent pas entreprendre de travaux. Les entreprises bénéficiaires sont celles liées aux services urbains. Il s'agit de la compagnie des eaux et d'électricité qui bénéficie de la régularisation de la situation des usagers. Les branchements sauvages ont disparu dans les secteurs réhabilités. Les fonctionnaires nommés à la direction des PMU doivent assumer une charge de travail plus importante, dans ce cas la différence de compétences des experts étrangers et vietnamiens reste déterminante.

Les expériences de ce projet peuvent servir de leçon pour d'autres projets APD.

- Ainsi il faut tenir compte de l'aménagement global dans la définition d'un projet APD.
- Les expropriations doivent être définies avant la conclusion des accords

- Il faut plus de professionnalisme dans les procédures d'expropriations
- Le PMU a un rôle intermédiaire entre la ville et la population cette instance est soumise à une très forte pression. Il faut définir le rôle du PMU sur ces aspects techniques.
- Les procédures des bailleurs internationaux sont soumises à une réglementation stricte à la différence du Viêt-Nam qui n'a pas de guide.
- Il faut organiser les structures publiques pour améliorer l'efficacité des projets et notamment la compétence des personnels gestionnaires.
- Il faut garder à l'esprit que les projets APD ne sont pas des projets du PMU mais de la ville.

L'exemple de l'autoroute Est-Ouest²⁸

Les travaux n'ont pas encore commencé. On note également des problèmes d'indemnisation et de libération de terrain. Les habitants n'acceptent pas le montant des compensations. Le déplacement des réseaux situés le long du tracé de l'autoroute pose aussi des problèmes. Le chantier doit commencer fin janvier 2004.

Le projet est estimé à un milliard de dollars. Les expropriations concernent 5 000 familles. Le projet est financé par le Japon.

On note des difficultés pour recevoir les apports, la préparation et l'élaboration du projet. Les études de faisabilité ont débutées en 1999, avec des études d'impacts sur l'environnement et des mesures de préservation, commanditées par le bailleur de fonds.

Trois formes de financements sont utilisées :

- les prêts préférentiels dont les taux d'intérêts sont bas
- les prêts à taux normaux
- les financements vietnamiens

Chaque type de prêts correspond à des procédures d'adjudications spécifiques. Les prêts préférentiels entraînent des contraintes fortes notamment en matière d'appels d'offres. Ainsi le directeur du PMU dénonce la mainmise de la partie japonaise sur la réalisation du projet, et sur le choix du maître d'ouvrage. Dans ces conditions, le prêt concessionnel n'est pas forcément avantageux. On note une grande participation des entreprises japonaises et peu d'entreprises européennes. Les entreprises vietnamiennes n'ont pas suffisamment de compétences pour participer aux appels d'offres. La JBIC lance peu d'appels d'offres ce qui augmente les difficultés de réalisation. La partie vietnamienne souhaiterait 6 ou 7 procédures d'appels d'offres or la JBIC n'en autorise que 3.

Avec ce type de taux, le rapport de force est largement en faveur du bailleur de fonds. Or le coût des consultants japonais est exorbitant. Ainsi les entreprises du pays créancier sont favorisées. Il faut souligner également que la partie vietnamienne a manqué de compétences dans les négociations et a fait face avec difficultés aux exigences de la JBIC.

Remarque du comité populaire du sous-district 10 de l'arrondissement 6

Les expropriations posent beaucoup de difficultés. En effet, la procédure a débuté en l'an 2000 et à la fin 2003, les prix ont subi des modifications. Les habitants souhaitent un meilleur niveau de vie mais le relogement va bouleverser leur vie. Les personnes déplacées déclarent des prix supérieurs au prix réels de leurs biens. Il faudrait renforcer les campagnes de sensibilisation pour que les habitants ne fassent pas obstacle aux projets.

²⁸ Cf. Intervention du directeur du PMU de l'autoroute Est-Ouest

Remarques à propos de l'efficacité générale des projet APD²⁹

Il existe des problèmes d'efficacité dans la gestion des projets, dans la mise en œuvre et l'évaluation tant du côté vietnamien que des bailleurs de fonds. La partie vietnamienne suit ses propres objectifs, on peut citer un cas où un projet de la BAD d'adduction d'eau a été rejeté pour un autre projet avec un emprunt à un taux supérieur.

Il est fréquent que la municipalité prenne en charge dans son budget certains surcoûts liés au APD. Les principales difficultés sont liées à la qualité de gestion des projets par les PMU et aux compétences professionnelles des gestionnaires et des responsables.

Une autre difficulté est causée par les objectifs multiples des projets APD. Les projets vont au-delà des questions techniques liées aux infrastructures et exigent des compétences multiples notamment en terme de gestion. Dans certains cas, les responsables connaissent des faiblesses et des déphasages dans les connaissances et prennent des décisions inadaptées où leur mise en œuvre laisse à désirer. Les PMU doivent définir leur programme à l'avance, mais ils réagissent en fait au coup par coup.

Les représentants des bailleurs de fonds sont soumis à de nombreuses formalités et notamment au respect des échéances. Au niveau des ressources humaines, les responsables changent continuellement, il n'y a pas de continuité entre la phase préparatoire et la mise en œuvre, ce qui fait perdre du temps dans l'avancement des projets.

La nomination des responsables n'est pas claire. Le responsable du projet ne peut choisir ses collaborateurs, certaines personnes sont imposées.

Pour chaque projet quatre grands acteurs interviennent :

- le maître d'œuvre ou bénéficiaire du projet
- le comité de gestion du projet ou PMU
- les administrations et les ministères
- les bailleurs de fonds

Ces acteurs ont un rôle essentiel dans l'avancement des projets. Le maître d'œuvre et le comité de gestion relèvent des services de la ville, il y a peu de temps que ce rôle est défini. En cas de difficulté il fallait s'adresser à la hiérarchie ce qui faisait perdre du temps. Les services de tutelles doivent permettre de coordonner les projets avec les PMU mais l'efficacité de cette gestion pose question avec notamment des retards. Il faudrait alléger ces procédures.

Au niveau des administrations et des ministères on déplore un déphasage sur la mise en œuvre, la libération des terrains et les expropriations. La population pose des objections. Ces retards entraînent des désaccords sur les prix des terrains.

Du côté des bailleurs de fonds, lorsqu'il y a une modification de projet, les bailleurs doivent revoir intégralement leur projet. Les bailleurs de fonds interviennent sur les questions financières, techniques, administratives et diplomatiques.

Propositions:

1. Il serait nécessaire d'opérer une délégation de pouvoir en matière de ressource humaines et de choix des collaborateurs. Ce qui permettrait de renforcer l'efficacité de la gestion des

²⁹ Cf. Intervention du service du plan et des investissements en relation avec le bureau ODAP

- projets et donnerait plus de liberté aux principaux responsables des projets dans le choix de leurs collaborateurs. L'idée est de donner plus de liberté aux responsables des PMU.
2. En matière d'expropriation il faudrait tirer les leçons du passé. C'est au gouvernement d'avoir le dernier mot sur le prix des expropriations.
 3. Faire définir le rôle de chaque service par le gouvernement.

Ces propositions ont été soumises au comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur la base d'une concertation avec les PMU.

3. La question des coûts sociaux des projets APD

Des résultats des évaluations des projets d'APD, il apparaît que certaines questions sont soulevées alors qu'elles n'apparaissent pas à l'origine de notre projet de recherche. Ces questions tournent autour des coûts engendrés par l'exécution des programmes, coûts qui n'étaient pas « comptabilisés » lors de l'élaboration des projets APD. Ces coûts concernant principalement les répercussions sociales et économiques des projets. Nous examinerons, ci-après, principalement les coûts sociaux, les coûts économiques étant mieux quantifiables du fait qu'ils sont liés avant tout aux coûts des emprunts contractés auprès des bailleurs de l'APD et à la lenteur des débours et des blocages à la réalisation des projets (on pourrait suggérer ici l'établissement d'un coefficient monétaire par journée de travail retardée, pour tenir compte des pertes économiques ainsi occasionnées).

La délocalisation de site et le relogement sont les points-clef qui traumatisent les populations concernées. En effet, les habitants étaient habitués à un lieu de résidence et de travail. Le fait d'être expulsé avec démolition de leurs habitations entraîne des difficultés dans la vie quotidienne que ce soit dans leurs habitudes de vie ou professionnelle. Ils doivent rechercher du travail ailleurs, dans un lieu nouveau qu'ils ne connaissent par forcément et où peut-être le travail qu'ils effectuaient auparavant ne peut plus être exercé. Par conséquent, beaucoup de changement dans leurs habitudes qui influent à la fois sur le mental et les revenus économiques du foyer familial. En règle générale, le prix de compensation est une rémunération qui doit tenir compte du prix de la terre où la famille était logée, souvent en centre-ville sur des lieux de trafic important, des dégâts effectués sur les logements démolis et des situations nouvelles sur les lieux de relogement, la plupart du temps dans des quartiers excentrés, où la terre a moins de prix, où les déplacements sont plus difficiles et du chômage occasionnel ou de longue durée engendré par l'expulsion, entre autres facteurs.

Les critères légaux qui sont pris en compte pour effectuer les taux d'indemnisation ne sont pas clairement exprimés ou unifiés dans les documents officiels traitant de délocalisation de site et de relogement dans des secteurs géographiques différents.

En particulier, le taux de compensation distingue, parmi les résidents ceux qui possèdent la légalité d'employer la terre (incluant le certificat du propriétaire du droit d'usage de la terre, appelé cahier d'immatriculation (sô do), des autres, plus ou moins légaux.

On peut comprendre, ainsi, la lenteur des décisions concernant ces déplacements de population, lesquelles sont liées à des prix de compensation qui ne sont pas toujours bien acceptés et qui donnent lieu à des négociations et pourparlers dans la durée.

Propositions pour réduire les coûts économiques et sociaux

Les programmes d'appui sociaux appliqués au relogement sont nouveaux au Viêt-Nam et la plupart d'entre eux n'ont pas de volet « veille sociale ». En effet, la réglementation actuelle du gouvernement ne mentionne pas clairement de dispositions en vue d'améliorer le niveau de vie des résidents déplacés.

En conséquence, il est nécessaire de réviser la politique de compensation pour réduire le taux de pauvreté de cette population. Cette politique n'a pas correctement établi un programme de revenus de compensation et de repeuplement pour cette communauté, particulièrement en ce qui concerne les prix de compensation (rémunération) des terres réclamées par les résidants. Cela peut leur causer des inconvénients au moment de commencer une nouvelle vie.

Le programme de relocalisation doit se faire sur la base d'une confirmation du revenu des résidents, et, avant de les faire déplacer sur un autre lieu, leur octroyer des allocations (financières, création d'emplois et de formations...).

Quelques propositions concrètes pourraient être :

- L'établissement d'un stock public de parcelles foncières pour les besoins de la réinstallation, avant l'exécution concrète du projet.
- Des organisations spécialisées doivent être mises en place pour soutenir les émigrants avant leur départ des terres où ils avaient l'habitude et les aider à réorganiser leur vie quotidienne et professionnelle dans leur nouveau lieu de résidence.
- Les programmes d'action sur la réinstallation doivent être annoncés aux gens concernés aux réunions de communauté. L'utilisation de consultants indépendants, comme il est fait dans le projet de drainage des eaux, en est un bon modèle.

4. Propositions issues de la confrontation entre les acteurs des APD

On a beaucoup parlé des inconvénients des projets APD. Mais les APD sont également un apport extrêmement important pour le processus d'industrialisation et sans eux, il n'y aurait pas de rénovation possible des infrastructures. Avec la politique d'ouverture actuelle, c'est une politique judicieuse du gouvernement vietnamien. L'intensification des engagements est un signe de confiance dans le Viêt Nam. Les projets APD sont un apport très important pour le développement du pays. Il faudrait également davantage de projets dans le domaine de l'éducation et de la santé, secteur qui reste peu attractif. Les projets d'assistance technique permettent de mieux s'intégrer dans la communauté internationale. Il faut également accepter, après discussion et amélioration, les contraintes des bailleurs. Si les projets APD ont des inconvénients et il faut en payer le prix, mais ce prix ne doit pas être trop exorbitant. La concertation avec les acteurs concernés est importante. D'où l'importance de mener à bien des enquêtes sociologiques approfondies. Ces propositions pourraient être soumises au comité populaire de la ville.

La question des habitants et des expropriations

Les projets APD sont censés améliorer le niveau de vie de la population. Dans ces conditions pourquoi minimiser le prix des terrains, dans les procédures d'expropriations ? Ne peut-on pas comme le suggère certains, indemniser les habitants au prix du marché et prendre en compte dans les dédommagements les éléments matériels mais aussi immatériels comme la perte de l'activité économique ou les difficultés de scolarisation des enfants ? Le problème est qu'il n'y a pas de cadre juridique pour ce type d'action. Les comités de gestion des projets subissent une double pression. Il donne l'argent pour les indemnisations alors que le budget provient des autorités locales. Les bailleurs de fonds attendent les expropriations pour aménager le site. Ces derniers sont exigeants en matière d'indemnisations. Les bailleurs de fonds ont des principes généraux mais difficilement applicables. Faudrait-il, comme le suggère le département du plan et des investissements, une réglementation nationale pour résoudre ce problème et en contrepartie une plus grande liberté de gestion pour les PMU ? En fait il est difficile de faire une réglementation nationale, car les prix changent souvent en raison de la spéculation. Il faut des réserves foncières pour le relogement, mais il faut également le budget pour le rachat des terrains. Il y a cependant des problèmes de

spéculations foncières avec la divulgation des informations sur les aménagements futurs. Le problème est qu'aucune législation ne punit le délit d'initié. La question est de savoir comment instituer un impôt foncier qui soit égalitaire. Dans le relogement il faut prendre en compte les aspects économiques liés au travail. Dans tous ces projets, il faudrait pouvoir concilier le lieu de travail et de logement. C'est à dire prendre en compte les services urbains dans le relogement et le coût financier pour chaque partie.

L'aide liée

Dans le problème de l'aide liée par exemple avec le Japon, où les entreprises japonaises arrivent à s'entendre entre elles pour proposer les meilleurs prix, il faut renforcer les moyens de négociation par la formation des experts vietnamiens et par un cadre juridique adapté pour augmenter les rapports de force en faveur de la partie vietnamienne. Il serait également nécessaire de former des experts vietnamiens pour négocier les taux d'intérêt en fonction de la conjoncture économique. Au cours de la phase préparatoire des projets, il est nécessaire de travailler en concertation avec les bailleurs de fonds. Il faut négocier également le principe de répartition des appels d'offres, afin de ne pas se faire imposer trop de contraintes. Tout doit être défini dans le cahier des charges et le mémorandum. Il faut proposer au gouvernement de renforcer ces aspects.

Compétences et gestion de projets : l'efficacité en question

Les retards pris dans la réalisation des projets nuisent à leur efficacité. Il faut une harmonisation entre les financements APD et vietnamiens. Les APD sont des emprunts, la question de leur efficacité est donc très importante car ce sont les générations futures qui devront rembourser. La question de l'efficacité renvoie à un autre point, qui concerne le professionnalisme des PMU. La gestion des projets est un métier. Il faut demander au comité populaire de Hô Chi Minh Ville un contingent spécifique pour la gestion de ces projets. Le problème des compétences se pose aussi pour les tutelles des PMU, d'autant plus qu'elles ont un rôle consultatif. Ainsi, on a beaucoup dit que les compétences des PMU en matière de gestion de projet étaient insuffisantes, mais celles des services de la ville sont très faibles également. La motivation est également en cause car la rémunération des fonctionnaires au sein du PMU reste inchangée pour un surcroît de travail. Il faut souligner le problème de manque de formation des experts vietnamiens pour la réalisation des études de faisabilité. Il est nécessaire de former des experts locaux. Peut-être faudrait-il faire venir des experts étrangers pour former les experts vietnamiens. La question est de savoir sur quel budget peut-on rémunérer le personnel des PMU.

Le PNUD a coopéré avec le Viêt-Nam pour élaborer un guide national pour les projets APD. Mais la gestion de ces projets reste problématique. Au terme de cette recherche et d'après les avis recueillis au cours du colloque, une des propositions serait d'élaborer un manuel sur les APD permettant de former les experts nationaux pour les projets à venir. Il faudrait un modèle de gestion pour encadrer les relations entre les PMU et les autres départements de la ville. La question est de savoir avec quel financement faire ce guide. Des organismes comme l'AFD n'ont pas de financements transversaux pour la formation. Il faut noter les blocages sur les aspects socio-économiques des projets alors que les bailleurs ne voient au départ que les objectifs techniques. Il faut également noter que les problèmes d'environnement sont importants dans la mesure où un projet conduit à des modifications sur l'environnement avec par exemple la mise à nue de certains réseaux et l'augmentation des problèmes de pollution. C'est sur ces aspects qu'il faudrait des éléments de méthodologie. En terme de perspectives de coopération, il serait utile de savoir ce que chaque partie pourrait apporter. Peut-il y avoir des financements d'entreprises françaises comme la RATP, la Lyonnaise des Eaux ou EDF/GDF ? Peut-être pourrait-on envisager un institut de formation à la gestion des projets ? L'exemple du PNUD peut servir de réflexion pour réaliser un guide à l'usage des experts en projet APD.

Illustrations

Cartes

(source : bureau de gestion du projet Tan Hoa Lo Gom)

Carte de la localisation des projets APD à Hô Chi Minh Ville en mai 2001 p.142

Densités de population sur le bassin Tan Hoa Lo Gom p.143

Statuts des ménages dans la zone du projet (quartier 11, arrondissement 6) p.1454

Statuts du sol et des logements des ménages dans la zone du projet (quartier 11, arrondissement 6) p.145

Classification des ménages selon le statut de résident et le type de logement p.146

Localisation des logements précaires dans l'arrondissements 6 p. 147

Zone de logements précaires dans l'arrondissement 6 p.148

Activités économique des ménages dans la zone du projet (quartier 11, arrondissement 6) p.149

Le système d'évacuation des eaux usées dans la zone d'habitat précaire à réhabiliter p. 150

Le système d'adduction d'eau dans la zone d'habitat précaire à réhabiliter p.151

Le réseau électrique et sanitaire dans la zone d'habitat précaire à réhabiliter p.152

Le schéma directeur de l'arrondissement 6 pour 2010 p.153

L'utilisation du sol dans la zone de projet Tan Hoa-Lo Gom p.154

Localisation des projets de développement urbain dans le bassin Tan Hoa LoGom p.155

Plan général des projets dans le bassin Tan Hoa Lo Gom p.156

Plan général des terrains viabilisés à Binh Hung Hoa et à Binh Chanh p.157

Densités de population sur le bassin Tan Hoa Lo Gom

Statuts du sol et des logements des ménages dans la zone du projet
(quartier 11, arrondissement 6)

Classification des ménages selon le statut de résident et le type de logement

Localisation des logements précaires dans l'arrondissements 6

Le système d'évacuation des eaux usées dans la zone d'habitat précaire à réhabiliter

Plan général des projets dans le bassin Tan Hoa Lo Gom

Plan général des terrains viabilisés à Binh Hung Hoa et à Binh Chanh

Annexes

Actions réalisées dans le projet Tan Hoa Lo Gom (source : comité de gestion du projet)

Stratégie pour favoriser les initiatives, mobiliser et encourager la participation communautaire

Les activités des travailleurs sociaux sont en rapport avec plusieurs projets stratégiques qui incluent les déchets solides, la mobilisation et la participation communautaire, le relogement et le soutien socio-économique. Ils concentrent leur travail sur les quartiers 3, 4, 7, 8 et 11 du district 6.

Une estimation rapide de la participation (PRA) a été conduite dans les quartiers du 10 au 16 septembre 1999 pour évaluer les problèmes, les besoins et les solutions permettant de résoudre les problèmes dans les unités de voisinage 1 et 2. L'étude avait un double objectif; d'une part clarifier les problèmes et les vrais besoins des habitants concernés pour identifier les activités possibles, d'autre part former une équipe et des responsables locaux à la participation pour encourager la participation des responsables locaux et des habitants dans activités du projet. Dix-neuf personnes ressources participent à la formation y compris les chefs de cellules affectées à la réhabilitation et au relogement, les responsables de l'Union des Jeunes, de l'Union des Femmes, de la Croix Rouge, du CCPC (Comité de Protection de l'Enfance), des anciens combattants Certains d'entre eux sont devenus des volontaires locaux qui travaillent pour le projet avec un traitement payé par le budget de l'équipe (15USD/par mois).

- Huit responsables locaux des quartiers 3, 4, 7, 8 et 11 ont été sélectionnés pour s'occuper de formation au Département des Etudes de la Femme à l'Université ouverte d'HCMV. Ils jouent un rôle important dans la mobilisation des habitants à la participation aux activités de la communauté ou bien ils sont responsables de la gestion de plusieurs secteurs en rapport avec le projet.
- Trois responsables du comité d'organisation de l'Union des Jeunes dans les quartiers 3, 7, 11 (dont un qui est également vice-président de l'Union des Femmes);
- Deux vice - présidents de l'Union des Femmes (dans les quartiers et 11);
- Un responsable de la gestion urbaine et de l'environnement (dans le quartier 11);
- Un responsable des petites industries et de la gestion de l'artisanat (dans le quartier 11);
- Un responsable du programme de réduction de la pauvreté et de lutte contre la Faim (dans le quartier 11).

Les cours sont relatifs aux sujets suivants:

- bien-être social,
- sciences de la communication,
- introduction aux études sur les femmes,
- introduction au travail social,
- administration,
- femme et Travaux,
- soins publics médicaux,
- gestion de Projet,
- expertise
- gestion des petites et moyennes entreprises.
- Pour encourager les responsables de l'Union des Jeunes à prêter plus d'attention à l'éducation de l'environnement et perfectionner leur connaissance et compétences, l'équipe a mobilisé 7 personnes des quartiers 11, 8, 7, 3, 4 pour s'occuper de la protection de l'environnement qui ont été tenue pendant deux dimanches par le groupe du Dr. Thai Thi Du à la fin de 1999.
- Pour s'assurer de la bonne communication entre les travailleurs sociaux, l'unité de gestion du projet, et les autorités du quartier 11, une réunion mensuelle a été planifiée tout les 15 du mois à partir de mai 2000.
- Former des groupes de crédit a été considéré comme une activité positive pour la mise en oeuvre du futur programme de crédit mais aussi comme un moyen de préparer les habitants à l'accès à un

nouveau logement. Pour préparer cette activité des expériences d'un programme sur le crédit ont été présentées sur le quartier Tan Dinh (District 1) par le Centre pour le travail social de l'Union des Jeunes. Les participants comprenaient des membres de l'Union des Femmes et des responsables des unités de voisinage.

Les limites

La participation de certains chefs de cellules dans le quartier 8 est encore limitée dans le processus de soutien à la gestion des déchets. Dans le quartier 11, certains chefs de cellules ne sont pas encore intéressés aux groupes de crédits. Certains prêtent de l'argent aux pauvres aussi ils craignent que les groupes de crédits menacent leurs bénéficiaires. - La durée des procédures du projet affecte la motivation des habitants et des autorités locales. Ils veulent être informés sur ce qui va suivre, cependant, il n'est pas facile de les informer tant que les décisions administratives restent floues.

Information de la population et des autorités.

- 2 panneaux des renseignements ont été installés dans le quartier 11 en janvier. Les résultats des études techniques et sociales, y compris les vœux de la population, ont été présentés ainsi que l'évolution du projet.

- Un grand panneau qui présente le projet Binh Hung Hoa a été réalisé par le district Binh Chanh pour informer la population sur le futur usage du sol.

- Les familles du quartier 11 ont été informées du projet de relogement avec la distribution de 500 exemplaires d'un livret sur ce sujet et avec des informations complémentaires données par les travailleurs sociaux.

- Des livrets d'information en anglais et en vietnamien sur les projets pilotes et les activités ont également été distribués.

Un bureau d'information devrait être ouvert au public pour fournir des réponses aux questions de la population sur le projet, la politique de relogement, le calcul des compensations, des problèmes aux cas par cas concernant les procédures administratives. Ces renseignements seront fournis par des travailleurs sociaux, des représentants du district et du quartier, un technicien et un avocat du PMU.

Étude socio-économique.

Pendant les 15 premiers jours de juillet 2000 l'équipe de Mme Du a menée une étude sur les habitants concernés par le relogement dans le quartier 11 du district 6. L'étude concerne les caractéristiques socio-économiques des maisons; les préférences des ménages sur les options de relogement; les besoins des ménages pendant et après le déménagement. Les résultats ont été présentés à la PMU, au comité populaire d'Hô Chi Minh-Ville, aux autorités du quartier 11 et aux travailleurs sociaux. Les autorités du district ont été invitées mais n'ont pas assisté à la réunion. Une deuxième réunion avec la Compagnie Urbaine du District 6 a été organisée pour comparer les résultats avec l'étude du district.

Les points principaux de l'étude sont les suivants :

332 maisons sont concernées par la relocalisation; soit 371 ménages.

Parmi eux 50.1% sont des résidents permanents (KT 1), 32.8% ont une résidence permanente dans une autre partie de la Ville (KT 2), 10.5% sont des résidents sans inscription (KT 3) et 6.6% des résidents temporaires sans autorisation (KT 4).

72.7% des ménages se sont installés avant 1993 mais 86.5% des maisons sont illégales et ont une surface entre 25 et 36 m².

Seulement 17.9% des ménages ont une activité économique dans leur logement. 93.2% des travailleurs ont un travail dans le secteur informel avec revenu moyen de 800,000 VND. 50% des ménages sont considérés comme pauvres.

51.2% des ménages aimeraient être réinstallés dans des appartements; 30.2% sur le site du projet « site and service » de Bing Hung Hoa et 18.6% préféreraient une autre solution parmi eux 11.7% préfèrent obtenir des compensations et se réinstaller eux-mêmes.

La grande majorité des habitants qui préfèrent l'option de l'appartement souhaitent habiter au rez-de-chaussée. 50% veulent un appartement entre 25 et 35 m². 94% trouvent le plan approprié, mais suggèrent quelques adaptations à propos de la place de la cuisine et des toilettes, 80% apprécient l'option de la mezzanine (à construire eux-mêmes).

78.3% trouvent les prix proposés par le projet appropriés. 95.8% veulent acheter par l'intermédiaire d'un crédit sur une durée d'emprunt pouvant passer de 10 ans à 15 ou 20 ans.

Les ménages ayant choisi l'option de Bing Hung Hoa, souhaitent à 46.9% un terrain plus petit ou égal à 40 m². Quelques-uns espèrent avoir des infrastructures. 56.1% ne sont pas prêts à payer plus de 400,000 VND/m² pour le terrain qui est le prix actuel sur le marché non officiel. 86.7% souhaitent avoir un emprunt provenant du projet pour construire leur maison et sont d'accord la valeur maximale de l'emprunt de 16 millions.

La plupart des ménages sont satisfaits à l'idée de disposer d'un marché et sont d'accord avec la proposition d'une petite échelle.

Environ 50% souhaiteraient un micro-crédit pour développer leurs affaires.

Tous les ménages sont intéressés par l'idée d'avoir le statut de résidents après le relogement.

Des informations complémentaires ont été apportées durant les discussions organisées entre PMU, Mme Du et les travailleurs sociaux. avec pour objectif la définition de recommandations à soumettre aux autorités de la ville en matière de compensation et de politique de relogement. Une réunion a été organisée avec le district 6 pour discuter de cette question.

L'éducation aux questions environnementales

Deux écoles sont concernées par ce programme dans les quartiers 8 et 11 du district 6. Il est mené par 4 ou 5 professeurs volontaires dans chaque école, qui ont eux même été formés pour cette activité.

Le programme va de la connaissance de l'environnement naturel (faune et flore), à celle de l'environnement urbain et ses problèmes (pollution, gestion des déchets, eau) en passant par les comportements permettant de réduire ou de lutter contre ces problèmes.

La méthode d'enseignement favorise l'initiative des élèves avec des techniques interactives : expression de leurs vœux relatifs à leur environnement quotidien, dessins, jeux de rôles, visites etc.

Elle s'appuie aussi sur des brochures thématiques élaborées par l'université ouverte (équipe de Mme Du), la première porte sur l'eau, les deux autres porteront sur les déchets et les espaces verts.

Les premiers résultats

L'expérience est positive pour les élèves qui apprennent de manière ludique tout en faisant le rapprochement entre théorie et pratique notamment sur les aspects quotidiens de l'environnement.

Ainsi des résultats concrets sont perceptibles dans la prise en compte par les élèves de la propreté de leurs écoles. Mais il est encore trop tôt pour conclure à des changements durables de comportements.

Les difficultés sont plutôt du côté des enseignants qui manquent de temps pour mener de front leurs activités propres (tâches d'enseignement et administratives) et ce programme. Celui-ci a donc été limité à une session de deux heures par semaine.

Réalizations de films.

Un film sur l'environnement du site et sur le projet a été réalisé dans des versions vietnamienne, anglaise et française ainsi que deux spots pour la chaîne de télévision d'Hô Chi Minh-Ville.

Le film porte sur les problèmes d'environnement du site et sur les activités du projet. Il montre comment la mise en oeuvre s'effectue avec la concertation et la participation des habitants. Il souligne notamment la question de la gestion des déchets et les solutions mises en oeuvre par le projet.

Les deux spots TV s'appuient sur l'environnement du canal THL pour sensibiliser les spectateurs à la question du développement durable.

La campagne de sensibilisation

La réalisation du film et des spots TV devrait s'intégrer dans une campagne de sensibilisation à l'échelle de la ville sur les questions d'environnement et plus particulièrement du canal Lo Gom. Des affiches sont prévues ainsi que des activités dans les quartiers concernés du district 6, liées notamment à la gestion des déchets solides.

La planification urbaine

Les objectifs concernent la réalisation des plans des projets de relogement dans quartier 11 et à Binh Hung Hoa. La mise en oeuvre d'une étude détaillée dans le quartier 11 pour prendre en compte les aspirations de la population concernée par le relogement et leurs capacités financières.

Une étude sur la situation des conditions de vie de 159 ménages a été conduite à la fin de l'année 2000, permettant de mettre à jour les besoins prioritaires des habitants et leurs aspirations. Ces priorités concernent l'accès à l'électricité et à l'eau courante. Secondairement, l'accès à d'autres services et infrastructures de base est également souhaité comme les sanitaires et les systèmes d'évacuation des eaux et des égouts.

Des discussions plus approfondies par petits groupes ont permis de clarifier les besoins. Elles ont permis de constater que certaines propositions proposées initialement par le PMU, comme l'élargissement des allées, apparaissent finalement inadaptées pour la majorité des habitants.

Le programme de relogement :

Une action d'information des habitants sur le programme de relogement a été menée, ainsi qu'une étude sur la situation d'une trentaine de ménages sur leur situation réglementaire concernant leur logement et socio-économique.

L'amélioration du logement :

Une étude des conditions de logement de 159 ménages a été réalisée à la fin 1999 dans le cadre du programme d'amélioration à faible coût du logement. Les résultats ont été présentés à la population et aux autorités locales.

Au début de l'année 2000, l'élaboration du projet à commencer avec l'étude de solutions techniques concernant l'eau courante, l'électricité, le système d'évacuation des eaux et d'égout.

D'autres études ont concerné la mise en oeuvre des opérations liées à la viabilisation par des infrastructures de bases de sites de logements (Land with services), et des activités liées au soutien économique.

Les actions prévues dans le projet pilote du canal Tan Hoa Lo Gom

Actions stratégiques	localisation	budget	commentaires
1 déchets solides petite station de traitement	BA LAI, W7, D 6,	210,000 \$	un premier exemple de traitement qui pourrait être utilisé à l'avenir si la densité de déchets diminue.
2 déchets solides amélioration du système de collecte	W 3, 4, 7, 8, 11, D 6,	30,000 \$	Réorganisation de l'itinéraire des collecteurs et achat de petit matériel
3 amélioration du canal	berge du canal W 11, D 6,	650,000 \$	élargissement du canal jusqu'à 24 m de largeur avec 12 m de bande technique, aménagement d'un ponton flottant pour le déchargement des bateaux.
4 traitement de l'eau usée	W Binh Hu Hoa, D Binh Chanh,	351,000 \$	traitement permettant de supporter 20,000 habitants.
5 traitement de l'eau usée étude pour rendre la production industrielle plus propre	D Tan Binh	180,000 \$	programme en relation avec l'UNIDO pour les industries textile et de fruits de mer .
6 traitement de l'eau usée étude de faisabilité du bassin THLG	D6, 11, TB,	570,000 (1)	étude pluridisciplinaire sur le système d'écoulement des eaux, le réseaux d'égout et l'amélioration urbaine du bassin.
7 planification urbaine construction de 250 maisons	W 11, D 6,	1,580,000 \$	bâtiments bas, forte densité avec activités de loisirs, un parc et un bâtiment communautaire.
8 planification urbaine amélioration des quartiers précaires	W 11, D 6,	130,000 \$	amélioration de 125 maisons par l'élargissement des ruelles, la construction de toilettes et la mise en place d'un système de prêt pour la réhabilitation des maisons
9 planification urbaine aménagement de terrains avec des infrastructures pour 100 parcelles	W BINH HU HOA, D BC,	175,000 \$	45m2 de parcelles avec les installations de base: routes de gravier, réseau d'égout, eau courante, lignes électriques,
10 support socio-économique construction de boutiques, marchés et petites usines	W 11, D 6	340,000 \$	développement d'activités économiques pour les habitants délocalisés
11 support socio-économique Marché	W BINH HU HOA, D BC,	110,000 \$	Marché local avec un projet de structure de services

Les activités intermédiaires devant permettre la réalisation des actions stratégiques

Les actions stratégiques du projet pilote	localisation	budget	commentaires
1 traitement de l'eau usée étude des effets de la navigation	canal THLG	2,000 \$	Etude du système de navigation à HCMV et sur le canal THLG en particulier
2 traitement de l'eau usée étude hydraulique	canal THLG	40,000 \$	Etude hydraulique du canal THLG et de son bassin
3 traitement de l'eau usée analyse de l'eau usée	canal THLG et Nuoc Den	2,000 \$	Analyse de la qualité de l'eau de canal THLG
4 stimuler la prise de conscience des questions environnementales films vidéo et spots télé	Télévision HCMV	13,000 \$	1 film sur l'environnement, 2 spots télé, et 1 film au sujet du PMU
5 stimuler la prise de conscience des questions environnementales intervention dans les écoles	W 8, 11, D 6,	23,600 \$	stimuler la prise de conscience des questions environnementales dans les programme scolaires pour 4 écoles primaires
6 participation communautaire mise en place d'activités participatives auprès des habitants	W 3, 4, 7, 8, 11, D 6,	39,800 \$	Une équipe de travailleurs sociaux appuie la participation des habitants dans la mise en oeuvre du projet pilote lié aux déchets solides, la prise de conscience des problèmes, l'amélioration urbaine, le développement socio-économique,
7 support socio-économique études socio-économiques	D 6, 11, TB / W 11, D 6,	11,000 \$	Etude socio-économique générale sur la population le long du canal et étude approfondie de la population affectées par les déplacements
8 renforcement institutionnel étude des images aérienne	D 6, 11, TB,	15,600 \$	images digitalisées pour actualiser les cartes au 1/5000
9 renforcement institutionnel système d'information géographique	D 6, 11, TB,	32,000 \$	L'intégration des données liées avec le projet dans un GIS et développement d'études urbaines
10 planification urbaine étude de la politique de délocalisation	W 11, D 6, W BHH, DBC,	21,000 \$	Etude de la politique de délocalisation, la propriété et la politique de compensation,
11 support socio-économique micro-crédit	W 11, D 6,	15,000 \$	système d'épargne et support au crédit pour le développement de petites activités économiques pour les habitants déplacés

Table 1: La situation des projets APD (1991-2000) à HCMV (source : bureau ODAP)

No	Project	Donor	Sector	Form	Amount	Finished
1	Strengthening of organizing capability of HCMC water supplying company	ADB	Water supply	Aid	0,60	1996
2	Master Plan of HCMC Water Supply	ADB	Water supply	Aid	0,60	1995
3	Definition of environment projects' priority	ADB	Environment	Aid	0,60	199
4	Health service's garbage furnace	Belgium	Environment	Loan	1,48	1999
5	Study on feasibility of bridge system over the Saigon river	England	Transportation	Aid	1,21	1997
6	Master Plan of HCMC urban transportation	England	Transportation	Aid	2,12	1998
7	Equipment for Binh Thanh's Vocational Center	England	Vocation	Aid	1,50	1995
8	Planning for Hoa An Water pipeline	Canada	Water supply	Aid	0,40	1995
9	Master Plan for HCMC garbage treatment	Netherlands	Environment	Aid	0,23	1996
10	Planning for Water supply from Saigon River	Italy	Water supply	Loan	26,20	1996
11	Mid-term technical assistance for HCMC environmental improvement	Norway	Environment	Aid	0,40	2000
12	Study area drainage system	France	Drainage	Aid	0,93	1995
13	Investigating to diagnose water supply system	France	Water supply	Aid	0,45	1995
14	Improvement Kid Hospital no.2	France	Health	Aid	6,61	1995
15	Equip X-ray machines for HCMC hospitals	France	Health	Aid	0,89	1993
16	Equip generator 10KW for HCMC television company	France	Education	Aid	0,50	1995
17	Investment an assembly line for meat processing (Visssan)	France	Production	Aid	1,07	1991
18	Repairing and Improving 20 filter-bed for Thu Duc Water Factory	France	Water supply	Aid	3,30	2000
19	Enlarge and upgrade Saigon Bridge	France	Transportation	Loan	9,60	2000
20	Transition Haps to protect ozone layer	UNDP	Environment	Aid	0,40	1997
21	Strengthening HCMC urban managing capability	UNDP	Urban Management	Aid	1,15	1998

22	Building and Equip appliances for primary schools	WB	Education	Aid	1,10	1995
23	Hoc Mon- North Binh Chanh irrigation system	WB	Irrigation	Loan	6,97	1999
24	Equip appliances for vocational centers at Dist. 1, 3, 5, Nha Be, Thu Duc, Cu Chi, Hoc Mon, Binh Thanh		Vocation	Aid	1,00	1995
					0,60	
					0,50	
					0,20	
					0,60	
					0,50	
					71,71	

Table 2: La situation des projets APD à HCMV (source : bureau ODAP)

No.	Project	Donor	Sector	ODA capital			Total
				Aid	Loan	Corresponding	
	Total			24,90	923,31	411,07	1359,28
1	Water Supply Project	ADB	Water supply		55,70	21,80	77,50
2	Environmental improvement Project	ADB	Environment	1,80	70,00	28,40	100,20
3	Improvement sanitary and urban upgrading canal TH-LG-GD	Belgium	Environment	5,18		9,60	14,78
4	Study on feasibility to improve sanitary and urban upgrading at TH –LG canal valley	Belgium	Environment	1,78		0,05	1,83
5	Garbage Managing Project for District 10	Netherlands	Environment	1,31		1,08	2,39
6	Upgrading quality of Go Cat garbage treatment park	Netherlands	Environment	9,14		6,09	15,23
7	East-West Road Project	JBIC	Technical Infrastructure		428,20	232,40	660,60
8	Water Environmental Improvement	JBIC	Environment		188,50	72,03	260,60
9	Transport Light -Signal	France	Transportation		2,20	1,62	3,82
10	HCMC Administration Reform (old)	UNDB	Urban Management	1,76		0,14	1,90
11	Strengthening HCMC environmental managing capability	UNDB	Environment	1,59		0,14	1,73
12	HCMC Administration Reform (new)	UNDB	Urban Management	2,00			2,00
13	Strengthening HCMC urban transportation managing capability	WB	Transportation		12,37	4,63	17,00
14	Environmental Sanitary Project (Nhieu Loc-Thi Nghe)	WB	Environment		166,34	33,0	199,34
15	Urban Upgrading Project	WB	Infrastructure 3rd level	0,33		0,08	0,41

Bibliographie

Le contexte des politiques urbaines vietnamiennes

BASSAND (Michel), BOLAY (Antonio Cunha), Développement durable, métropolisation et pollution des ressources naturelles à Hô Chi Minh-Ville, Vietnam, EPFL (IREC/IGE/IATE) Lausanne- ENCO, Hô Chi Minh-Ville, avril 1996, 286 p.

Lê Ba Thao, *Viet Nam the Country and its Geographical Regions*, Ed The Gioi, Hanoi 1997, 617 p.

NGUYEN (Duc Nhuan), « Le district rural vietnamien ou l'État en campagne », in *Habitations et habitat d'Asie du Sud-Est Continentale*, Paris, Ed. l'Harmattan, 1992, pp.343-374.

VU (Tu Lap), TAILLARD (Christian), *Atlas socio-économique du Viêt-nam*, Documentation française, GIP RECLUS, La Documentation Française, 1994, 421p.

Projets APD

Comité Populaire de Hô Chi Minh-Ville, PNUD, National Project VIE/95/051/, *Tan Hoa- Lo Gom Sanitation and Urban Upgrading Project, Fifth Steering Committee Report/PMU*, août 2000, 74 p.

Japan International Cooperation Agency (JICA), Hanoi People's Committee, Socialist Republic of Viet Nam, *The study on urban drainage and waste water disposal system in Hanoi city*, rapport final, vol. I, plan directeur, décembre 1994, 170 p.

Ministry of Construction, The Finnish International Development Agency (FINNIDA), *National urban wastewater collection and sanitation strategy*, 1995, 126 p.

Ministry of Construction, The Finnish International Development Agency (FINNIDA), *Water master plan of Hanoi city for the period of 1993-2010*, final report, vol. I, 1993.

Minutes of discussions on Saigon East-West Highway Construction Project Between Japan Bank For International Cooperation and The Government of the Socialist Republic of Viet Nam, 28 octobre 1999.

ODAP Workshop n°1, *Resettlement in Ho Chi Minh City*, 14-16 mars 2000, 108 p.

ODAP Workshop n°4, *Ho Chi Minh City District Planning and Relationships with ODA Projects*, 27 février 2001, 100 p.

Official Development Assistance Partnership for Hô Chi Minh City, *ODAP newsletter*, décembre 1999, février 2000, mai 2000, août 2000, octobre 2000, janvier 2001, mars 2001, mai 2001, août 2001.

PNUD, *Overview of Official Development Assistance in Viet Nam*, Hanoi- Viet Nam, Decembre 1999, 18 p.

PNUD, *Overview of Official Development Assistance in Viet Nam*, Hanoi- Viet Nam, Decembre 2000, 33 p.

PNUD, VIE 96/023, *Environmental Management of Hô Chi Minh City, Annual Project Report (August 1999-August 2000)*, 22 p.

Actions des ONG et question de participation des habitants

ENDA Viet Nam, *Preceup Research Action : Solid Waste Management in Hô Chi Minh City*, 20 février 1999, 24 p.

ENDA Vietnam, *Environnement communautaire à Bing Hung Hoa, Hô Chi Minh Ville Vietnam, Programme Preceup*, mars 1999, 22 p. +annexes.

ENDA Vietnam, *Review of ENDA's Urban Development Resettlement and Poverty Reduction in Hô Chi Minh City and Hanoi*, août 2000.

Ministère des Affaires Etrangères Projet C990040, Programme Prioritaire-VIETNAM, *Développement de quartier et relogement à Hô Chi Minh Ville, compte-rendu de l'année 1999*, juillet 2000, Enda Vietnam, Villes en Transition, Sidi, Codev Viet Phap, 21 p + annexes.

Renard Nicolas, *Service d'eau à Hô Chi Minh Ville, l'apprentissage de la coopération entre opérateurs officiels et informels*, septembre 2000, 24 p.

Délégations et partenariat public-privé dans le financement des infrastructures

Association de Professionnels Développement Urbain et Coopération, *l'efficacité des services publics urbains, actes de la journée du 4 septembre 1998*

Cohen (Elie), Henry (Claude), Conseil d'Analyse économique, *Service public secteur public*, rapports, la Documentation Française, Paris, 1997.

Institut de la Gestion Déléguée, *La régulation des services publics locaux*, table ronde du 10 février 2000, Paris, avril 2000.

Institut français des sciences administratives, *Institut de la gestion déléguée, La gestion déléguée du service public*, actes du colloque des 14 et 15 novembre 1996.

ISTED, *retour d'expériences, six cas de gestion déléguée à l'étranger, actes de la journée débat à l'Agence française de développement, 23 mars 2000.*

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Institut de la Gestion Déléguée, Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement, *Services urbains et développement durable, l'analyse de six expériences de gestion déléguée dans le monde, décembre 1999.*

Perrot (Jean-Yves), Chatelus (Gautier), *Financement des infrastructures et des services collectifs*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, septembre 2000.

Pougnaud (Pierre), Institut de la Gestion déléguée, *Service public « à la française », une exception en Europe ?*, juin 1999

TABLES DES MATIERES

INTRODUCTION	3
I RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE	4
II MISE EN ŒUVRE DE LA RECHERCHE ET ELEMENTS DE METHODOLOGIE	4
1. CONSTITUTION DES EQUIPES DE RECHERCHE	5
2. LES ETUDES DE CAS	6
LE CAS DU PROJET DU CANAL TAN HOA - LO GOM	7
3. L'ANALYSE DES PROJETS APD A HO CHI MINH VILLE ET HANOI	9
PREMIERE PARTIE CONTEXTE URBAIN ET PANORAMA GENERAL DES PROJETS APD A HO CHI MINH VILLE ET A HANOI	11
CHAPITRE I LE CONTEXTE GENERAL DES APD : RAPPEL DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN DE HO CHI MINH VILLE ET HANOI	12
1. LES GRANDS TRAVAUX OU LA MODERNISATION URBAINE	14
2. LA LIMITE DE LA MODERNISATION URBAINE : L'ENVIRONNEMENT COMME FACTEUR LIMITANT DE LA CROISSANCE URBAINE	16
3. LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN : LE CAS DU SCHEMA DIRECTEUR DE HO CHI MINH VILLE	23
CHAPITRE II REGARD SUR LES PARTENAIRES EXTERIEURS FOURNISSEURS D'AIDE PUBLIQUE AU DEVELOPPEMENT (APD) DU VIETNAM (NGUYEN T. NAM TRAN)	27
1. LES TENDANCES GLOBALES	27
2. L'AIDE FINANCIERE JAPONAISE	27
<i>La Charte de l'APD japonaise et la coopération avec le Vietnam</i>	28
<i>Les caractéristiques principales des APD japonaises au Vietnam</i>	28
<i>L'évaluation de l'impact de l'aide japonaise sur la macro-économie vietnamienne</i>	29
3. L'AIDE FINANCIERE DE LA BANQUE ASIATIQUE DE DEVELOPPEMENT (BAD) AU VIETNAM	30
<i>Le Département de stratégie et de politique (DSP) de la BAD</i>	30
<i>Le rôle coordinateur de la BAD</i>	31
<i>L'évaluation du développement économique et les perspectives du Vietnam par la BAD</i>	32
<i>Implications pour la stratégie et le programme futur du pays</i>	33
4. QUE CONCLURE ?	35
CHAPITRE III PANORAMA GENERAL DES APD A HANOI ET A HO CHI MINH VILLE	37
1. HANOI : BILAN ET PERSPECTIVE DES PROJETS APD	37
<i>Les résultats</i>	37
<i>Perspectives d'accueil des APD à Hanoi pour la période 2002-2005</i>	37
<i>Limites et difficultés dans l'utilisation des capitaux des APD</i>	38
2. PANORAMA DES PROJETS APD A HO CHI MINH VILLE	39
<i>Caractéristiques des projets APD avant et après 1997</i>	40
<i>Distribution sectorielle des projets APD</i>	41
<i>Prévisions sur la répartition du capital des APD</i>	42
<i>Remarques sur la délégation et le transfert dans les projets APD</i>	42
3. RECOMMANDATIONS DES CHERCHEURS VIETNAMIENS	44
<i>Propositions des chercheurs de Hanoi</i>	44
Accroître l'efficacité des projets ADP	44
Importance des liens entre les APD et IDE	44
Développer les relations de partenariat dans le contexte de transition économique	45
<i>Propositions des chercheurs de Hô Chi Minh Ville</i>	45
DEUXIEME PARTIE RESULTATS DES ETUDES DE CAS	47
CHAPITRE IV LES RESULTATS DES ENQUETES A HO CHI MINH VILLE	48
1. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET TAN HOA-LO GOM :	48
<i>L'avis du comité de gestion du projet</i>	48
L'appréhension de l'historique du projet et de ses objectifs	48
Point de vue sur la délégation	50
L'opinion du comité sur les transferts	51
Commentaire sur la gestion financière du projet	51

Les difficultés du projet	52
<i>L'avis des autorités locales (arrondissements 6 et 8)</i>	53
Autorités locales interviewés	53
La répartition des responsabilités au sein des autorités locales	53
La perception des objectifs du projet par les autorités locales	54
Commentaires sur le projet	54
Le point de vue des autorités locale sur les questions de délégation	55
Eléments d'évaluation du projet	55
<i>L'avis des services de la ville</i>	56
Rôle et fonctions des services de la ville dans le projet	56
La perception des objectifs du projet par les services de la ville	57
La perception des particularités du projet	58
Remarques sur la participation des habitants	59
Les relations avec les experts étrangers	59
Eléments d'évaluation du projet : points positifs et négatifs du projet	60
Recommandations	60
<i>L'avis des ménages</i>	61
L'avis des ménages délogés	61
L'avis des ménages du quartier réhabilité	63
2. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET DE L'AUTOROUTE EST-OUEST	65
<i>L'avis du comité de gestion de l'autoroute</i>	65
Les objectifs et l'historique du projet selon son comité de gestion	65
L'avis du comité de gestion sur la délégation	66
L'avis du comité de gestion sur les transferts	67
Les conclusions du comité de gestion	68
<i>L'avis de l'arrondissement 5</i>	68
Le rôle de l'arrondissement dans le projet	68
L'évaluation du projet par l'arrondissement : réussites et difficultés	69
Propositions	69
<i>L'avis des services de la ville</i>	70
Le rôle des services de la ville dans le projet	70
La perception des objectifs du projet	70
<i>Précisions sur les expropriations</i>	72
Propositions	73
3. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET D'ASSAINISSEMENT DU CANAL NHIEU LOC-THI NGHE	74
<i>L'avis de l'arrondissement</i>	74
Le rôle de l'arrondissement dans le projet	74
La perception des objectifs du projet	74
Remarques sur la délégation	75
Eléments d'évaluation du projet : avantages, difficultés et propositions	76
<i>L'avis des services de la ville</i>	76
Le rôle des services de la ville dans le projet	76
L'appréhension des objectifs et des caractéristiques du projet	78
Propositions	79
<i>L'avis des foyers délogés</i>	80
L'appréhension des objectifs du projet :	80
Conclusion	81
<i>Point de vue du comité de gestion</i>	81
L'appréhension des objectifs du projet	81
Remarque sur la délégation	82
A propos des transferts	83
En conclusion	84

CHAPITRE V LES RESULTATS DES ETUDES DE CAS A HANOI **86**

1. LE POINT DE VUE DES ACTEURS DU PROJET « ASSAINISSEMENT DES CANAUX ET RIVIERES DE HANOI »	86
<i>Evaluation de la Phase I du projet d'évacuation des eaux usées.</i>	86
Les résultats acquis :	86
Quelques leçons à tirer de l'administration et de la réalisation du projet :	87
<i>Propositions</i>	89
2. L'AMENAGEMENT DU CARREFOUR DE VONG	94
<i>Vue d'ensemble du programme</i>	94
<i>Observations sur l'accomplissement du programme</i>	96
<i>Les transferts de compétences et de technologies</i>	97
<i>Conclusion</i>	99

SYNTHESE DES RESULTATS ET PROPOSITIONS **101**

1. LE POIDS DES APD DANS LE DEVELOPPEMENT URBAIN VIETNAMIEN	103
---	-----

2. ENTRETIENS AUPRES DES ACTEURS DES PROJETS ETUDIES _____	104
<i>Quelles délégations et quels transferts ?</i> _____	104
Les problèmes de la délégation de pouvoirs _____	105
Les problèmes de transfert _____	106
<i>Evaluation de l'efficacité des projets et mise à jour des éléments de blocage</i> _____	107
L'exemple du projet Tan Hoa Lo Gom _____	108
L'exemple de l'autoroute Est-Ouest _____	110
Remarques à propos de l'efficacité générale des projet APD _____	111
3. LA QUESTION DES COUTS SOCIAUX DES PROJETS APD _____	112
<i>Propositions pour réduire les coûts économiques et sociaux</i> _____	112
4. PROPOSITIONS ISSUES DE LA CONFRONTATION ENTRE LES ACTEURS DES APD _____	113
ILLUSTRATIONS _____	115
CARTES _____	141
ANNEXES _____	158
BIBLIOGRAPHIE _____	168
LE CONTEXTE DES POLITIQUES URBAINES VIETNAMIENNES _____	168
PROJETS APD _____	168
ACTIONS DES ONG ET QUESTION DE PARTICIPATION DES HABITANTS _____	168
DELEGATIONS ET PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE DANS LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES _____	169

