

# PROGRAMME DE RECHERCHE URBAINE POUR LE DÉVELOPPEMENT

Action concertée incitative du fonds de solidarité prioritaire du ministère des Affaires étrangères, conduite par le Gemdev et l'Isted

## Synthèse des résultats

Juin 2004

Responsables scientifiques

**Karine Peyronnie,**

Institut de recherche  
pour le développement (IRD), France

**Nathalie Lancret,**

Institut parisien de recherche en architecture,  
urbanisme et sociétés (IPRAUS),

Centre National de recherche  
scientifique (CNRS), France

Equipe de recherche

**Olivier Boucheron**

**Emmanuel Cerise**

**Wijane Noree**

**René de Maximy**

**Bounleuam Sisoulath**

**Vo Vietson**

## Projets de voirie et recompositions urbaines à Vientiane et Hanoi

Laos - Vietnam

# SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

## AVANT PROPOS

*Ont participé à l'élaboration et/ou à la rédaction de ce travail, par ordre d'ancienneté :*

- René de Maximy, géographe et urbaniste, docteur d'État, Directeur de recherche émérite à l'IRD ;
- Bouenleuam Sisoulath, architecte, docteur de l'université de Paris X, Directeur de l'urbanisme de la République démocratique et populaire du Laos ;
- Nathalie Lancret, architecte, docteur en études urbaines de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, enseignante à l'École d'architecture de Paris-Belleville et Paris-La Villette, Chargée de recherche au CNRS ;
- Karine Peyronnie, géographe, docteur de l'université de Paris VII, Chargée de recherche à l'IRD ;
- Emmanuel Cerise, architecte, doctorant, en accueil à l'IPRAUS.
- Avec la collaboration de Olivier Boucheron, de Wijane Noree et de Vo Viet Son, architectes.

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

*L'analyse géographique et urbanistique de Vientiane a été faite par N. Lancret et R. de Maximy ;*

*l'étude architecturale de Vientiane a été faite par N. Lancret, E. Cerise et O. Boucheron ; l'étude des activités et de la population de Vientiane a été faite par K. Peyronnie.*

*L'analyse géographique et urbanistique d'Hanoi a été faite par E. Cerise et R. de Maximy ;*

*l'étude architecturale d'Hanoi a été faite par E. Cerise ; les descriptions et observations socio-politiques portées sur Hanoi sont de R. de Maximy ;*

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

*Les introductions, conclusions et synthèses sont le résultat d'une réflexion commune à l'ensemble de l'équipe.*

*Nathalie Lancret et René de Maximy ont coordonné et mis en forme la rédaction de l'ensemble du rapport et en ont assuré la relecture.*

## OBJET ET MÉTHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

### Rappel des termes de référence retenus dans l'étude

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

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

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

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

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

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

### Réorientation de la recherche

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

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

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

scooters, motos et voitures dont le Japon, avec la Chine pour les motocyclettes, est le premier exportateur.

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

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

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

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

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

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

- analyse des logiques et dynamiques à l'œuvre (jeux d'acteurs, organisation commerciale, etc.) à l'intérieur même de chaque ville ;
- aller retour entre les échelles d'analyse : échelle urbaine, échelle du quartier et de son architecture.
- réalisation de planches graphiques commentées qui traversent l'ensemble du rapport pour rendre compte des analyses spatiales, le discours iconographique faisant écho à l'analyse discursive des phénomènes observés sans en être une simple illustration.

### VIENTIANE

Vientiane comptait 230 000 habitants en 1995. C'est une ville très étalée dont les maisons sont de faible hauteur. Depuis

la reprise économique, elle en est à la deuxième révision de son Schéma Directeur d'Aménagement Urbain. Ce schéma portait en 1991 sur 9 300 hectares et concernait cent soixante villages dont cent inclus dans les limites urbaines. Bien que son premier objectif déclaré ait été de « construire une ville resserrée », le nouveau plan d'occupation du sol s'applique depuis 2001 à un périmètre de 20 950 hectares et englobe cent quatre vingt neuf villages comprenant de futures « villes » périphériques, un système de voirie et un assainissement en conséquence, dont des bassins et des réservoirs de rétention. Ce renforcement des infrastructures est considérable, il confirme le réseau de voirie annoncé, dont l'achèvement de la voie transversale dite « T2 », programmée comme « ceinture périphérique intérieure ». Ces révisions du schéma directeur et le nouveau plan d'occupation des sols ont marqué « un tournant historique de l'histoire de l'urbanisme attirant beaucoup de projets d'envergure nationale et internationale. [...] L'achèvement des travaux de voirie s'accélère, ils provoquent un regain de constructions de maisons, dont des compartiments, d'hôtels, de restaurants, etc. au long de celles-ci et de densification à l'intérieur des îlots. Les activités commerciales et les affaires riveraines créent par leur diversité l'animation et l'attraction de la vie urbaine. Certaines voies deviennent des rues commerçantes. [Cependant] les rizières vives [qui demeuraient] quasiment respectées au moment de la reprise économique [ont été progressivement] absorbées par les constructions ou laissées en friches »<sup>1</sup> en attendant leur lotissement inéluctable. Bounleuam Sisoulath, Directeur de l'urbanisme, notait cela il n'y a que deux ans. Néanmoins l'objectif concernant le développement préférentiel sur les terres exondées est en passe d'être caduc, si l'on en juge par le nombre croissant des remblaiements mécaniques en cours en vue de lotissement, surtout le long des nouvelles voies et au fur et à mesure de leur ouverture.

L'investissement global en termes de grands projets publics et privés au sein du périmètre urbain a représenté près de 600 millions US\$ pendant les deux dernières décennies sans compter les constructions individuelles, alors que le PIB annuel n'est que de 1,72 milliards de dollars en 2002<sup>2</sup>.

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

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

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

## HANOI

En 1999, Hanoi comptait 2 675 166 habitants répartis sur un territoire de 9 27,4 km<sup>2</sup>. Ce territoire administratif est composé de douze districts urbains (quân) et de 8 districts suburbains (huyên). Les données chiffrées du dernier recensement distinguent les composantes urbaines et suburbaines d'Hanoi en séparant les cent deux villages urbains, appelés phuông, des cent dix huit communes suburbaines, nommées xa. Ainsi la population urbaine est estimée à 1 403 426 personnes réparties sur 82,8 km<sup>2</sup> alors que la population suburbaine compte 1 271 740 habitants sur 844,6 km<sup>2</sup>. Ces statistiques sur la population mettent en évidence la forte densité des quân par rapport aux huyên. En effet, les quân ont une densité d'environ 17 000 habitants au km<sup>2</sup>, alors que celle des huyên est de seulement 1 500 habitants au km<sup>2</sup>. Plus encore, certains villages urbains des districts centraux ont une densité supérieure à 80 000 habitants au km<sup>2</sup> (avec un maximum de 92 100 au km<sup>2</sup> pour le phuông Hàng Gai).

Hanoi est une ville dont les paysages disent l'histoire. En un siècle et demi elle est passée du statut de ville impériale à celui de ville coloniale, puis à celui de capitale nationale d'une république socialiste. Elle a néanmoins su maintenir sa ville marchande ancienne, assimiler la ville française qui s'y est agrégée, gérer une époque de croissance urbaine difficile, accueillir tant bien que mal une démographie excessive pour ses moyens économiques et passer à une modernisation virulente. Les responsables de sa gestion révisent constamment

leur analyse, mais s'en tiennent globalement à la réalisation du schéma d'aménagement dont ils se sont dotés. Ils ouvrent à l'urbanisation de nouveaux districts ruraux du grand Hanoi, en en accommodant le statut.

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

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

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

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

## RÉSULTATS DE LA RECHERCHE

### La politique du drainage du site et la conquête de l'espace à urbaniser

À Vientiane les « mares » sont progressivement remblayées sans politique affirmée de leur intégration partielle à l'aménagement de la ville. Une courte réflexion s'impose

à ce sujet. Les terrains alluvionnaires argilo-sableux qui composent le substrat de Vientiane se prêtent aisément à des remblaiements mécaniques, avec possibilité de stabiliser le sol en le « clouant » avec des palplanches disposées en rideaux en bordure de remblai à soutenir, ou de casier de rizière à exonder, ou encore, si nécessaire, des palafittes en béton armé et de grande dimension, enfouis en buisson et liés par le coulage d'un socle même armé capable d'accueillir le poids d'un immeuble de grande hauteur. Il y a une certaine nostalgie sensible devant la disparition des mares et étangs ainsi comblés, et certes il y a une autre option qu'on rencontre à Hanoi. Il faut être bien conscient que le remblaiement des lieux aquatiques est un choix très répandu et pas seulement dans les régions lagunaires des Pays-Bas ou de Venise. C'est une façon d'agir banalisée depuis des siècles. Ce comportement spécifique de conquête entre objectivement et, peut-on dire, très impérativement, dans les objectifs des urbanistes qui, poussés par l'urgence de la mise en œuvre de leurs propositions, sont plus enclins à l'utilisation de techniques efficaces utilisées au moindre coût, qu'à se soucier de la conservation d'une situation précédente qui n'a d'exceptionnel, ici, que de se trouver en plein cœur de Vientiane, en sachant qu'on peut retrouver ces mêmes formes d'exploitation d'une mare en bien d'autres villages proches de la ville. Il s'agit d'un constat, les dimensions ornementales et environnementales y afférentes sont abordées plus loin, ainsi que ses répercussions sociales. Néanmoins on peut déjà énoncer qu'à Vientiane cette politique urbaine ne se fonde que très accessoirement sur des pressions démographiques. Les espaces disponibles demeurent très accessibles, mais la dimension spéculative est, elle, très présente.

À Hanoi la dimension lacustre est plus qu'à Vientiane omniprésente. La politique de remblaiement y est aussi très active. Cela procède d'autres causes : la pression démographique y est très forte, les espaces urbanisables y sont administrativement très réglementés, la politique sociale y est très présente, enfin la prise de conscience du patrimoine naturel, comme celle du patrimoine construit (et donc de celui à construire), y a pris une réalité culturelle évidente. Ceci se traduit par la disparition de 80% des lacs mais des deux tiers seulement des surfaces lacustres, grâce à la conservation des lacs conséquents. En même temps, dispersés dans l'espace urbain, de nombreux lacs sont remodelés et intégrés aux projets d'urbanisation. Un lac, Hoan Kiem, est d'ailleurs le plus fort symbole de la ville.

Mais à Vientiane comme à Hanoi les problèmes de drainage et d'assainissement demeurent extrêmement présents. L'une et l'autre ville, bordées par un grand fleuve ont érigé des complexes de digues qui compartimentent plus ou moins efficacement leur site ; les mares, lacs, étangs y ont toujours eu un rôle de retenue, leur remblaiement ne peut que perturber leur compétence d'absorption des crues. Dans le delta du fleuve Rouge, Hanoi, situé à moins de quinze mètres d'altitude moyenne est certes plus tenu que Vientiane de veiller à maintenir une capacité minimum de ressuyage des pluies de mousson et des très hautes eaux. Or les pouvoirs publics ne mènent, à ce jour, qu'une politique notoirement insuffisante d'entretien de canaux, de curage des petites rivières, drains naturels souvent canalisés qui parcourent le site de chacune des deux villes.

### Les éléments de la croissance urbaine : habitat et VRD

À Vientiane une action de très grande envergure entreprise

depuis 2002 a quadruplé les espaces correctement viabilisés, en leur donnant une extension incluant les cent villages urbains du district. Un système de voies primaires accompagnées des autres réseaux usuels de base, assainissement, distribution d'électricité et d'eau, accrochés aux rives des voies ouvertes, fondant le grand Vientiane par l'implantation de grandes voies radiales se croisant avec de grandes transversales, a été mis en chantier. Sa construction est menée tambour battant. Ces voies sont considérées par les urbanistes comme des axes de liaison et des boulevards de contournement qui permettront une plus grande fluidité des mouvements pendulaires et des échanges favorables aux activités. Cependant dès que ces voies traversent ou longent des quartiers commerçants déjà implantés, leur rôle initial est perturbé, de boulevards elles deviennent rues. L'influence des activités urbaines, surtout commerces et autres services, en est modifiée, les quartiers concernés en sont manifestement dynamisés.

La composition globale relative à l'organisation du nouvel espace urbanisable de Vientiane fait l'objet d'une prise en main de grande envergure. Bien que cela ne soit nulle part précisé, il paraît très évident que cette situation soit un contrecoup de l'ouverture économique du Laos. C'est alors qu'ont pu être trouvés des capitaux issus d'investisseurs institutionnels étrangers, mais aussi des capitaux privés également injectés, par ce biais, dans la conduite capitaliste de l'économie du territoire national et singulièrement sur celui de Vientiane. Ce contrecoup, avec une arrivée, massive pour le Laos, de capitaux extérieurs affectés à l'implantation de VRD, est concomitant à la prolifération des moyens de transport personnels et individuels appuyés sur les motocyclettes vendues à très bas prix et en provenance de la Chine. L'espace et le temps ont pris de ce fait une autre signification où le lointain devient un lointain proche. Mais cette politique de réseaux, très structurée, très volontaire et très présente, ne s'accompagne pas d'un même volontarisme dans la rénovation, la création, la restructuration de l'habitat, encore moins de sa dimension sociale.

Il en va différemment à Hanoi. Le moteur initial de sa croissance spatiale a été et demeure la production de logements, la voirie n'apparaît en elle-même comme un moteur que depuis peu ; comme à Vientiane le rôle de l'introduction sur le marché des motocyclettes chinoises y est évident. Mais, dès 1954, pour loger les fonctionnaires, décongestionner le centre ancien de la capitale vietnamienne et intégrer les populations venant s'y réfugier, le pouvoir municipal a promu une politique de lotissements sociaux, les KTT, véritables ensembles intégrés, en ce sens que l'habitat s'y conjugue avec les services de base et les espaces ouverts, parfois appuyés sur des lacs dont les rives ont été aménagées. Pour que ces KTT puissent fonctionner, ils ont été implantés près des villages alors suburbains, déjà pourvus de leurs équipements traditionnels : pagodes, dinh et aussi marchés. Des voies d'accès revêtues ou améliorées à cette fin sont venues compléter ces opérations sociales.

Ainsi une aire urbanisable considérable s'est ouverte et les espaces disponibles entre les quartiers anciens et les nouveaux points d'ancrage combinant de fait KTT et villages ont été rapidement occupés par la population n'ayant pas accès aux logements sociaux proposés en priorité aux fonctionnaires. Un certain laisser faire dans cette occupation a pu s'instaurer, notamment parce qu'en

période guerre et de privation le pouvoir n'avait pas les moyens d'y mettre de l'ordre par des investissements supplémentaires. Ainsi a commencé à se créer le grand Hanoi de 1954 à 1990, années où ont commencé à se faire sentir les premiers effets du renouveau économique du Doi Moi. Cependant, depuis ces cinq dernières années la voirie est apparue comme porteuse des modifications spectaculaires de la proche périphérie et de son intégration dans la vie urbaine. À Hanoi on assiste désormais à un changement d'échelle d'intervention urbanistique en concordance avec un changement de comportement de la multitude des micro-acteurs et entrepreneurs urbains. C'est que les motocyclettes, comme à Vientiane et probablement dans le Sud-Est asiatique ainsi qu'en Chine, ont obligé ici aussi à reconsidérer le fonctionnement de la ville. Pourtant les Vietnamiens ont su se garder très fermement de recourir à des capitaux extérieurs à la gestion très peu contrôlable. Aussi la politique des Khu Do Thi, forme améliorée et libéralisée des anciens KTT qui sont de leur côté rénovés, propose la poursuite du même processus d'implantation avec un savoir-faire de plus en plus efficace. Après des années de ralentissement, les grands lotissements ont repris avec des accès commodes aux services de base. La nouveauté se trouve dans l'apparition, à côté des immeubles collectifs, de sous-quartiers de maisons individuelles. Autre changement d'importance, ces logements ne sont ni alloués ni loués, mais mis sur le marché et vendus à des prix modiques. Or, bien qu'un contrôle se maintienne sur la gestion des programmes de logements sociaux, cette nouvelle donne a enclenché un mouvement spéculatif conséquent, les logements passant de mains en mains avec une forte plus value avant l'entrée dans les lieux de leurs premiers occupants. Cette entrée en force du marché libre stimule également la construction d'immeubles de grande hauteur et la mise en chantier de la construction programmée de très larges voies inscrites au nouveau plan d'aménagement urbain. Malgré ces aléas spéculatifs, le long apprentissage de gestion de l'habitat économique pour le plus grand nombre a permis que se fasse à Hanoi, sans trop de heurts et avec un certain contrôle, le passage d'une politique sociale du logement à l'économie de marché.

Cette frénésie de construction du grand Hanoi se prolonge dans de très grandes opérations d'urbanisme qui créent une ceinture de noyaux urbains très périphériques qui ne pourront, à terme, que créer une banlieue dont on peut craindre qu'elle ne produise, malgré les grandes voies de circulation qui les accompagnent, des effets de dysfonctionnement dus à un remplissage des interstices entre la ville dense actuelle et ces lointains sous-centres en devenir. L'analyse de l'évolution actuelle et programmée de la voie Dê La Thanh nous permet de constater que le dynamisme de la population est capable d'imposer ses habitudes de vie et les quartiers qui en résultent, en occupant progressivement tous les espaces non aménagés, mais accessibles et disponibles. On peut espérer que ce processus aboutisse à la constitution d'un tissu urbain permettant une meilleure appropriation de l'usage de l'espace hanoïen.

Sur ce point la population de Hanoi est beaucoup plus réactive que celle de Vientiane, où certes des particuliers devenus petits promoteurs construisent les quartiers autour des lieux commerçants de la ville, marchés dynamisés par les nouvelles voies et rues marchandes, comme celle de Dongpalane dont nous avons vu à l'œuvre la force

urbanisante ; mais où, aussi, les promoteurs d'une autre capacité d'action imposent leur puissance opératoire. À Hanoi, on observe des chevauchements de population aux genres de vie très différents, ce qui n'apparaît pas vraiment à Vientiane. Probablement cela vient-il du fait que dans cette dernière la pression démographique est moindre, les densités beaucoup plus basses, les espaces ruraux encore proches, ce qui autorise encore l'existence de quartiers où l'habitat peut se conjuguer avec les jardins, chose impensable à Hanoi. Mais on ne saurait oublier qu'un demi-siècle de guerres a appris au Viêt-nam, notamment aux citadins, à se prendre en main et les a contraints à se montrer entreprenants, là se trouve le premier atout pour la maîtrise des bouleversements structurels qui marquent le nouvel Hanoi en construction.

### **Les acteurs de la fabrication urbaine à Vientiane et Hanoi dans un contexte d'internationalisation de la RDP Lao et du Vietnam**

On ne peut traiter des comportements actuels des citadins qu'en relation aux actions urbanisantes dont nous avons pu constater et mettre en évidence l'émergence.

A Vientiane, nous avons identifié trois types d'acteurs « faiseurs de ville » : l'habitant ou la famille qui, à l'échelle de ses besoins, se fait promoteur de l'amélioration de son logement et des activités de service qui lui sont attachées ; les propriétaires fonciers aux capacités d'investissement significatives, constructeurs d'immeubles de rapport (compartiments), voire de nouveaux lotissements, qui, en s'appuyant sur des rues actives et économiquement attractives contribuent à créer de nouveaux quartiers, ou à densifier des quartiers existants en forte expansion ; les grands investisseurs promoteurs, non seulement producteurs de lotissements mais prenant en charge leur viabilisation interne voire l'aménagement de quartiers et qui, ayant un pouvoir de décision réel à l'échelle urbaine, influencent par leur capacité les choix urbanistiques du pouvoir politique. La capitale du Laos fonctionne ainsi en divers cas en faveur de l'élaboration de nouveaux quartiers centraux ou des quartiers très attractifs, mais avec pour contrepartie une exclusion de ceux qui sous la pression directe, ou déléguée aux pouvoirs publics de ces investisseurs, n'ont pu se maintenir en leur lieu de vie (exemple de Nongchanh). Ainsi, tout grand équipement accompagné de l'implantation conséquente de VRD, s'il provoque une urbanisation linéaire le long de ses voies, est surtout sensible dans l'épaississement des quartiers, plus ou moins embryonnaires ou plus ou moins consolidés, qu'il enrichit. Les rues marchandes et les grands équipements, distributeurs de services (marchés, prochainement hypermarchés et centre commercial) pèsent d'un poids considérable dans ce mouvement. La rue Dongpalane a montré également que la situation en centre-ville élargi avait une importance manifeste, évidemment liée à une spéculation foncière que le pouvoir municipal se montre très incapable de réglementer. Mais l'évolution de la rue Dongpalane nous apprend aussi que le rôle de la rue marchande, s'il est décisif pour l'épaississement d'un quartier, est d'abord elle-même le fruit de la lente création et construction de ce quartier. Ce n'est qu'en phase seconde, voire en phase ultime, que sa fonction marchande devient primordiale.

En vue d'accueillir différentes réunions de l'ASEAN<sup>4</sup> en 2004, la capitale de la RDP Lao s'emploie désormais, après

la réfection de son réseau de voirie et surtout depuis le second semestre 2003, à transformer son image. Quelques grands projets sont autant d'opérations ponctuelles conçues et réalisées sans études préalables (de faisabilité et/ou d'impact sur le site et/ou de rentabilité, etc.). Ils drainent des capitaux considérables à l'échelle nationale et font l'objet d'une attention politique qui favorisent leur mise en œuvre rapide et efficace, mais rendent les réglementations obsolètes. Les grands investisseurs à l'œuvre à Vientiane se diversifient : grandes familles laotiennes, hommes d'affaires thaïlandais ou sino-thaï, malais, chinois, vietnamiens, etc. Les promoteurs, autrefois micro-acteurs au sein de leur quartier d'origine ou de leur lieu de résidence, se sont enrichis, devenant de grands propriétaires fonciers ou ont cédé la place à des investisseurs fortunés, notamment de riches commerçants. Dans les deux cas, ils sont désormais capables de s'approprier une partie d'un quartier.

De même Hanoi a accueilli en fin 2003 les SEA-games, les jeux du Sud-Est asiatique, ce qui a nécessité un effort sans précédent de mise en place d'infrastructures. Il y a eu, certes, un effet d'entraînement dans la création de nouvelles routes et l'extension de la ville au-delà des limites initialement envisagées. Cependant, même sans cet effet, le rythme de fabrication de la ville, projets et réalisations de voies nouvelles, maisons et quartiers qui se construisent et se rénovent, espaces de détente qui se tracent ou s'adaptent etc., ne s'arrête que quelques heures par jour.

Or, si les petits investisseurs sont moins repérables que les promoteurs du gigantesque ou seulement du conséquent, durant la dernière décennie, c'est tout de même sur eux qu'a reposé la création du plus grand nombre d'espaces urbanisés, ce sont eux qui ont assumé la responsabilité du caractère et de la qualité d'urbanité qui ancrent et perpétuent la vie urbaine dans ses habitudes. Ce nouvel Hanoi en extension réduit de plus en plus son noyau pré-colonial et colonial à une référence historique dont l'importance spatiale et démographique se relativise en s'amenuisant. Ainsi, se « formate » une ville moderne qui plante dans le paysage des contradictions dont on peut imaginer les répercussions sociologiques et sociétales ; celles-ci vont prodigieusement bousculer les idées martelées par un discours idéologique de plus en plus en porte-à-faux avec la réalité tangible de la ville qui se construit.

Ici s'exposent des disparités paysagères, signes d'une nouvelle ségrégation sociale qui ne peut être à terme sans conséquence. On se trouve en présence, paisible pour le moment, de citadins menant leur stratégie d'implantation et d'organisation du cadre de leur existence, ouverte et plus intimement familiale, qui apparaît comme le gage d'une urbanisation très intégrée. Celle-ci est en adéquation avec une modernité qui prend ce qui lui est nécessaire dans les opportunités que lui fournit l'ouverture libérale d'un marché qu'en même temps l'État continue à contrôler a minima, et dans le même mouvement elle assume ses traditions de vie par une appropriation réussie de l'usage public des espaces urbains. Mais, côtoyant et dominant matériellement la modeste médiocrité de ces formes d'habitat, de nouveaux et vastes lotissements de haut standing introduisent de fortes particularités dans le paysage, particularités visibles par leur facture urbanistique et par les signes proclamés de l'accession à la richesse de leurs occupants. Ces manifestations flagrantes d'une classe de nantis viendront probablement bousculer la capacité fédératrice de la

société populaire et égalitaire que le communisme prétend promouvoir depuis que le Viêt-nam en a fait le fondement idéologique de sa politique. Notre observation de la ville d'Hanoi nous oblige à noter cette affirmation. Une société de classe s'affirme clairement à travers un urbanisme de juxtaposition de projets, conduit sans que s'instaure une véritable cohésion entre les opérations suscitées par l'État et celles abandonnées à la libre entreprise d'un capital privé très entreprenant. L'architecture des nouveaux modes de composition urbaine et de répartition de l'habitat permet d'augurer des bouleversements socio-politiques majeurs que la ville construit en se construisant et dont elle sera nécessairement le lieu d'éclosion.

Si l'on ne peut en conclusion induire cela de ce que nous offre l'urbanisation de Vientiane, on ne peut l'ignorer de ce que nous expose celle d'Hanoi.

Une réflexion encore : une autre interprétation, utopique celle-ci et, donc, allant dans le sens des vraies révolutions, peut être, également, avancée. Ainsi, le communisme à forte dimension rurale qui se veut gérant de la République socialiste du Viêt-nam, en choisissant de proclamer l'agriculture priorité nationale et, se fondant sur elle, de se soucier du développement des petites villes, a volontairement relativisé l'importance des grandes villes, creusets expérimentaux d'une autre façon de vivre, de produire son environnement, de diversifier sa consommation. Il peut sembler (mais est-ce bien le cas ?) que le pouvoir politique ne prenne pas la mesure de l'arrivée en ville du trop plein de population des zones rurales où la lente montée en mécanisation pour l'amélioration des rendements supplée à l'utilisation précédente d'une main d'œuvre bon marché. Cette population en est, de ce fait, réduite à chercher sa survie précisément vers les grandes villes.

Lorsqu'en 2001 nous fîmes remarquer ce phénomène à un conseiller du Comité Central, il en convint sur le moment, mais en guise d'une réaction favorable à une planification urbaine l'intégrant dans ses projets, il nous assura dès le lendemain que la priorité du Comité Central demeurerait inchangée et que notre observation, si judicieuse qu'elle fût, ne pouvait la remettre en question. Depuis cette politique trop insoucieuse du phénomène urbain vietnamien semble s'être, néanmoins, ajustée avec la reprise d'un habitat

relativement populaire et aux coûts contrôlés, comme on le constate à Hanoi avec les Khu Do Thi. Pourtant nous avons vu qu'une spéculation s'est établie autour de l'accession à la propriété des logements produits dans ces lotissements nouveaux et excentrés. Aussi, bien qu'on veuille croire que le gouvernement laisse les lois capitalistes du marché s'exercer sans entraves apparentes, mais garde cependant le contrôle afin d'éviter de trop grands dérapages sociaux et la réapparition d'une société de classes aux clivages internes s'accroissant, le doute est permis.

Si cette opportunité s'avérait réelle cependant, alors on serait en droit de considérer que le Viêt-nam est en train de promouvoir de manière extrêmement pragmatique, mais non sans une réelle résistance de la bureaucratie sclérosante et omniprésente si caractéristique des régimes communistes, une nouvelle forme de gouvernement où le meilleur du communisme se conjugue enfin avec le plus raisonnable du capitalisme, pour la satisfaction de chacun. Une chose est certaine, ce n'est à l'heure actuelle que dans les villes que peuvent s'élaborer des formes originales, voire révolutionnaires, de gouvernance de qualité. Il serait plus que plaisant que ce genre de renouveau vienne du Viêt-nam et qu'Hanoi en fasse la démonstration, mais on n'en est pas encore là et le type de démocratie urbaine que Porto Alegre, nous dit-on, expérimente avec bonheur paraît encore très hypothétique dans la façon dont les gens s'arrangent pour être maîtres de leur destin de citoyens dans la capitale du Viêt-nam. Reste que la démocratie est une forme de gouvernement populaire (comme son nom l'indique) suffisamment souple pour que nous ne puissions prétendre en connaître l'expression la mieux adaptée en chaque circonstance. ■

1. Sisoulath Bounleuam, *Processus et acteurs de l'urbanisation dans la capitale de la RDP Lao*, thèse de l'université Paris X-Nanterre (sous la direction de Charles Goldblum et Christian Taillard), 28 avril 2003, 429 p. et un CD-rom de cartes et illustrations.
2. Selon les chiffres fournis par la Mission économique de Vientiane.
3. Cf. carte h.t. n°27, Karine PEYRONNIE, Christian TAILLARD : " Vientiane : une faible différenciation de l'espace urbanisé due à une répartition des activités selon les opportunités foncières ", in ; *Asies nouvelles*, Belin 2002, p.228.
4. Association of South-East Asian Nations.

## SUMMARY

The issue of road projects is particularly important in Vientiane and Hanoi, where in recent years the construction and improvement of road and service networks have been one of the most important areas of public intervention and one of the main actions resulting from development aid policies. The actors are not unaware of the commercial impacts of these improvements in the short, medium and long terms: there is an enormous expansion of the zone available for urbanization and considerable potential for projects and investment as well as changes in urban travel practices.

However, this network imposes a durable structure on the city. New roads and road improvements leave their mark on the city and form the basic pattern whose modification

will which determine and reinforce certain structural changes in urban spatial configuration: changes in logics, meanings and directions of movement, changes in the forms of urban development which take place around the roads in question; increased property prices which change the operation of the property market and lastly, cultural and social upheavals that result from new ways of living and building in the city.

This explains why our study has not dealt exclusively with road improvements but all the architectural and urban projects which are transforming Vientiane and Hanoi, considering the behaviours of poorer inhabitants as well as large-scale property developers, as far as knowledge permits.