UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

ÉCOLE DOCTORALE VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES

Thèse de doctorat
Discipline : Aménagement de l'espace, Urbanisme

Les conditions de la marche à pied dans les déplacements des habitants d'Hà Nội et leur prise en compte dans le projet d'urbanisme

présentée et soutenue publiquement par :

NGUYỄN MAI HUỆ

Thèse dirigée par Jean-Paul HUBERT et Sylvie FANCHETTE

Soutenue le 22 juillet 2021

devant le jury composé de :

Jean-Paul Hubert	Géographe, Directeur de recherche IFSTTAR, Université Gustave Eiffel, HDR	Directeur de thèse
Sylvie Fanchette	Géographe, Directrice de recherche IRD, HDR	Co-directrice de thèse
Jérôme Monnet	Géographe, Professeur, Université Gustave Eiffel, HDR	Examinateur
Eric Denis	Directeur de Recherche CNRS, UMR Géographie-Cités, HDR	Rapporteur
Marie-Hélène Zérah	Urbaniste, Directrice de recherche IRD, HDR	Examinatrice
Emmanuel Cerise	Architecte Urbaniste, Directeur PRX Hanoi	Examinateur
Nguyễn Quốc Thông	Architecte, Professeur, Président du Conseil d'Architecture - Association Vietnamienne des architectes	Rapporteur

Remerciements

Il me sera très difficile de remercier tout le monde car c'est grâce à l'aide de nombreuses personnes que j'ai pu mener cette thèse à son terme.

Je voudrais tout d'abord remercier grandement mon directeur de thèse, HUBERT Jean-Paul, pour son aide très précieuse. Je suis ravie d'avoir travaillé avec lui au laboratoire DEST car outre son appui scientifique, il a toujours été là pour me soutenir et me conseiller au cours de l'élaboration de cette thèse.

Je tiens à remercier particulièrement FANCHETTE Sylvie, ma co-directrice de thèse qui m'a guidée tout au long de mes recherches et qui m'a fait partager ses brillantes intuitions. C'est à ses côtés que j'ai compris ce que rigueur et précision voulaient dire et c'est en grande partie grâce à elle que j'ai pu achever cette thèse.

Je tiens à remercier monsieur PAPON Francis, directeur au DEST - IFSTTAR et tous mes collègues, qui m'ont accueillie pendant 5 ans au sein du laboratoire. Je tiens aussi à remercier tous mes collègues du laboratoire DEST pour leur aide.

Je tiens à remercier madame ZÉRAH Marie-Hélène, Directrice de recherche à CESSMA- IRD ; monsieur MONNET Jérôme, Professeur à Université Gustave Eiffel ; monsieur CERISE Emmanuel - Directeur PRX Hanoi pour avoir accepté de participer à mon jury de thèse et pour leur participation scientifique ainsi que pour le temps qu'ils m'ont consacré.

J'adresse tous mes remerciements à monsieur DENIS Eric, Directeur de Recherche CNRS, UMR Géographie-Cités, ainsi qu'à monsieur NGUYỄN Quốc Thông, Président du Conseil d'Architecture - Association Vietnamienne des architectes, pour l'honneur qu'ils m'ont fait en acceptant d'être rapporteurs de cette thèse.

Je tiens à remercier particulièrement DUCHÈRE Yves pour toutes nos discussions et pour ses conseils qui m'ont accompagnée tout au long de mon cursus. C'est notamment sa passion pour le Vietnam qui m'a encouragée à poursuivre mes recherches dans les moments les plus difficiles.

Il m'est impossible d'oublier RIZET Christophe pour ses conseils et pour le temps qu'il a consacré à relire ma thèse ainsi que pour les leçons de français qu'il m'a données et les échanges très riches que nous avons eus sur le Vietnam. Pour tout cela, je le remercie.

Je tiens à remercier spécialement GIBERT Marie d'avoir participé au comité de thèse, ainsi que pour ses conseils et les échanges que nous avons eus lors des séminaires à l'Université Paris 7.

Je tiens à remercier tous les membres de mon ancienne classe 2001K4 à l'École d'Architecture de Hà Nội qui m'ont aidée à mener enquêtes et entretiens.

Je tiens à remercier mes amis qui m'ont permis de mener des entretiens avec les habitants de leur quartier : anh Ngọc, chị Phượng, chị Hạnh.

Je tiens à remercier VARGAS Lou pour nos échanges autour du Vietnam et de nos recherches respectives qui furent pour moi un soutien important.

Je remercie toutes les personnes avec qui j'ai fait mes études et notamment celles que j'ai côtoyées pendant ces années de thèse : thầy Khoa, thầy Tài, chị Phượng, chị Hạnh, anh Hội, anh Đức, anh Phong, Linh, Liên.

Résumé

Hanoi, ville millénaire bâtie dans le coude du fleuve Rouge est aujourd'hui une métropole en plein essor traversée par de nouvelles dynamiques liées à son intégration aux réseaux de la mondialisation. À partir de la fin des années 1980, d'importantes réformes économiques (*Đổi Mới*) sont engagées par le parti communiste vietnamien qui, depuis 1975, est la seule force politique du pays. Alors que l'urbanisation est un des plus importants vecteurs de l'intégration du Vietnam à l'économie de marché, les pouvoirs publics doivent faire face à de nouvelles problématiques sociales et environnementales. Ces enjeux sont accentués par la vigueur de la démographie (plus de 8,0 millions d'habitants en 2019) et par le fait que la planification urbaine apparaît en décalage avec la croissance démographique. La fabrique de la ville est le fait de l'État mais ce dernier fait de plus en plus intervenir le secteur privé dont les objectifs de rentabilité à court terme questionnent la durabilité des options urbaines retenues. Les particuliers occupent également une place majeure dans la construction de la ville informelle dont le contrôle échappe aux autorités.

Après avoir identifié les limites et les externalités négatives liées à l'urbanisation de la ville de Hanoi, cette thèse propose de s'intéresser plus précisément aux mobilités intra-urbaines de la capitale et plus particulièrement à la marche à pied. À partir des années 2000, de nombreux citadins ont fait l'acquisition de véhicules motorisés, au premier rang desquels on peut citer la moto (en général inférieure à 125 cm^3). Ces engins, outre le fait qu'ils sont responsables de 70% des émissions de gaz à effet de serre dans la capitale, sont devenus omniprésents dans la vie quotidienne des citadins (plus 5,7 millions de motos pour 8,0 millions d'habitants). L'absence de politique urbaine en faveur des déplacements doux et les modalités de fonctionnement de l'économie politique urbaine vietnamienne empreinte de clientélisme et d' « arrangements » de diverses natures rendent difficiles la mise en place de politiques urbaines durables de promotion de la marche à pied.

Cette thèse, pensée comme un outil d'aide à la décision en faveur de l'édification d'une ville durable, vise à identifier les difficultés techniques (urbaines, politiques, administratives, sociales, etc.) et autres obstacles auxquels sont confrontés les acteurs de la fabrique urbaine. Elle répond à trois aspects des espaces publics de la ville de Hanoi. Premièrement, la dégradation d'espaces piétons est liée à la croissance urbaine à Hanoi depuis Đổi Mới et la fabrication d'une ville qui favorise les véhicules motorisés. Deuxièmement, les autorités cherchent plutôt à présenter une image d'espace piéton d'une ville *civilisée* et *moderne* au rang métropole international qu'à améliorer la condition de la marche. Enfin, cette thèse explique également le système d'arrangement entre tous les acteurs de la ville pour partager les profits de l'espace public.

Abstract

Hanoi, a thousand-year-old city built between the waters of the Red River, is now a megacity with new dynamics to integrating into the networks of globalization. From the end of the 1980s, the important economic reforms (*Đổi Mới*) were initiated by the Vietnamese Communist Party (this Party has been the only political force in the country, since 1975).

While urbanization is one of the most important vectors of Vietnam's integration into the Market Economy, public authorities have to deal with new social and environmental problems. These problems are accentuated by the vigor of Hanoi's demography (more than 8.0 million inhabitants in 2019), and the fact that urban planning appears to be out of step with population growth. Meanwhile, the central authorities are struggling to confer more power on the localities and still remains very marked by democratic centralism. The city institution, which usually the state's job but now involves doing of some private sector, those with short-term profitability objectives. This raises questions of the city sustainability of urban options selected. Each individual, who plays a major role in the construction of the informal city, is now barely in the authority's control.

After having identified the limits and negative externalities related to the urbanization of Hanoi city, this thesis proposes to focus more specifically on inner-urban mobility of the capital and more particularly on: Walking. Starting in the 2000s, many city-dwellers are now financially capable of buying their own motorized vehicles (generally less than 125 cm^3). These machines have become essential to the city dwellers' daily life (more than 5.7 million motorcycles for 8.0 million inhabitants), and are responsible for 70% of the greenhouse gas emissions in the capital. The lack of an urban policy that favors non-smoke transportation, and modality of how the Vietnamese urban political economy is imprinted of clientelism and "arrangements" by different social classes. All makes it very difficult to set up sustainable urban policies that encourages Walking.

This thesis, conceived as a decision-making tool for building a sustainable city, aims to identify the technical difficulties (urban, political, administrative, social...) and other obstacles faced by the local authorities - actors of the urban fabric. This thesis answered three aspects of the public spaces of the city of Hanoi. First, the degradation of pedestrian spaces is linked to the urban growth in Hanoi since Đổi Mới and the making of a city that favors motorized vehicles. Second, the authorities are more interested in presenting a pedestrian image of a civilized and modern city as an international metropolis rather than improving the condition of walking. Finally, this thesis also explains the system of arrangement between all the actors of the city to share the profits of the public space.

INTRODUCTION

Problématique

Hà Nội, ville millénaire bâtie dans le coude du fleuve Rouge est aujourd'hui une métropole en plein essor traversée par de nouvelles dynamiques liées à son intégration aux réseaux de la mondialisation. Jusqu'à la fin des années 1980, Hà Nội était encore une petite ville que la superficie du centre urbain d'environ 2 km^2 permettait de traverser en 10 minutes à pied (Papin, 2001). Pendant la période *bao cấp* (Subvention) entre 1954 et1986 au Nord du Việt Nam, les principaux moyens de transport des habitants de Hà Nội étaient la marche et le vélo. Ils ne disposaient pas de véhicules motorisés, au contraire des villes européennes qui passaient au cours de ces années de la ville piétonne à la ville motorisée.

À cette époque, aménageurs et promoteurs occidentaux ont tenté d'adapter à la voiture une ville conçue pour la marche, notamment pour valoriser les centres par de grands immeubles de bureaux accessibles depuis la banlieue. Marc Wiel (1999) a présenté la transformation de la mobilité des villes occidentales à cette époque dans son ouvrage « *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée* », en présentant l'évolution urbaine depuis une ville pédestre vers une ville motorisée. L'objectif des rénovations des villes occidentales des années 60-70 était de donner priorité aux voitures pour la circulation des personnes, la marche à cette époque était considérée comme un moyen de transport moins efficace pour accéder aux lieux d'activité. Mais dans les villes vietnamiennes, la rénovation urbaine n'a commencé qu'il y a 20 ans environ.

Ainsi, au cours des deux dernières décennies, Hà Nội s'est également transformée de ville piétonne en ville motorisée. À partir des années 2000, de nombreux citadins ont acquis des véhicules à moteur, au premier rang desquels on peut citer la moto (en général inférieure à 125 cm^3). Ces engins, outre le fait qu'ils sont responsables de 70% des émissions de gaz à effet de serre dans la capitale (ministère de l'Environnement du Vietnam, 2017), sont devenus omniprésents dans la vie quotidienne des citadins (plus 5,7 millions de motos pour 8,0 millions d'habitants en 2019 (Police de la ville de Hà Nội, 2019). La congestion routière est devenue un grand problème pour la ville de Hà Nội, qui nécessite la modernisation d'infrastructure de la ville afin de l'adapter à la croissance du trafic des véhicules motorisés.

Cependant, le contexte économique et politique du Việt Nam d'aujourd'hui est différent de celui des pays occidentaux pendant les années de rénovation urbaine. À partir de la fin des années 1980, d'importantes réformes économiques (*Đổi mới*) ont été engagées par le parti communiste vietnamien qui, dans le Việt Nam réunifié depuis 1975, est la seule force politique du pays. Alors que l'urbanisation est un des plus importants vecteurs de l'intégration du Việt Nam à l'économie de marché, les pouvoirs publics doivent faire face à de nouvelles problématiques sociales et environnementales.

Dès la fin des années 1990, le gouvernement vietnamien œuvre à l'urbanisation de la ville de Hà Nội pour en faire une métropole de rang international alors qu'avant cette date, pendant 40 ans, la ville était restée confinée dans quatre arrondissements. L'urbanisation est considérée par l'État

comme un moteur de développement économique du pays. Cependant, l'État manque de ressources financières, il appelle donc des investisseurs privés et internationaux pour construire la ville.
Aussi, le régime de Hà Nội veut démontrer sa capacité à orchestrer la production de la ville, et des territoires en général, en répondant aux attentes de *modernité* et de *civilisation* de la population. Pour cette raison, les autorités, en partenariat avec les forces du marché, initient des projets visant à conférer une image plus « belle », « verte » et « propre » (xanh, sach, đep) à la ville. Dans ce processus, les espaces piétons deviennent alors centraux et cristallisent un certain nombre de tensions. Ces espaces sont, depuis l'application de la politique de Đổi Mới, très animés par les activités des habitants. Ils sont utilisés à des fins commerciales ou servent des activités parfaitement privées.

Etudier les conditions de la marche, c'est étudier l'espace piéton urbain

Les espaces publics urbains constituent l'un des principaux supports de la mobilité. La rue est l'espace public « *On y circule, on y vit, on y travaille, on s'y expose, on s'y bouscule, on s'y cogne : innombrables pratiques qui se croisent et s'inter-ceptent, faisant de la rue un lieu de rencontres et de conflits ! Et dans toutes les villes du monde, les mêmes questions : à quoi et à qui servent les rues ? À qui appartiennent-elles ? Qui décide, contrôle, surveille ?*" (François Ascher et Mireille Apel-Muller ; 2007)
Du point de vue des architectes qui étudient l'urbanisme, la condition de la marche est liée à l'aménagement d'espace pour la marche. La marche est un alibi qui aide les architectes et les urbanistes à mieux comprendre l'espace urbain. Nous développons donc ici cette approche dans cette thèse basée sur l'analyse des espaces piétons dans la ville de Hà Nội. Par l'étude de l'aménagement d'espace de la marche, on peut comprendre comment l'espace piéton est aménagé par l'État et la pratique des habitants.
L'étude de la marche est donc une façon d'observer les transformations actuelles de Hà Nội et d'autres villes asiatiques. La comparaison avec les villes occidentales donne du recul face aux effets de cette transition vers l'automobile. Plusieurs effets négatifs qu'on observe à Hà Nội sur la sécurité des piétons ou l'environnement sont bien connus dans les villes occidentales et de l'Asie mondialisée et développée (Tokyo, Singapour, Bangkok) et essaie aujourd'hui de corriger en réaménageant les espaces publics.
De nombreux travaux et articles traitent de la marche dans cette perspective. Selon Bocquet, « la marche a constitué une entrée vers une compréhension de l'urbain et des enjeux sociologiques ou politiques pour l'accès et appropriation de l'espace urbain depuis les années 1970 ». Avant, elle était est davantage « l'objet d'évocations littéraires que de véritables réflexions méthodologiques ». Malgré leur intérêt, ces textes littéraires n'entrent pas dans l'état de l'art de cette thèse. En revanche, j'y ajoute des travaux sur la marche en tant que mode de transport, composante de la mobilité et exposée aux accidents de la route.

Dans cette comparaison entre les villes occidentales et Hà Nội, remarquons que, certains thèmes peuvent être analysés de la même façon, avec des méthodes quantitatives d'ingénieur sur la base de catégories générales, qui n'ont pas toujours le même sens entre les pays. Mais d'autres études décrivent, avec des méthodes qui peuvent être transposées, des aspects spécifiques de chaque ville et le résultat de leur histoire. Cette distinction servira à organiser l'état de l'art.
D'abord je présente des études sur la marche et le réseau de voirie, la marche dans l'ensemble de la mobilité, les questions de sécurité routière, son impact sur la santé et aussi son lien avec la qualité des espaces et la rente foncière. Ce sont des thèmes souvent développés dans les villes occidentales, parfois aussi asiatiques, et transposables à Hà Nội. Néanmoins, la transposition dépend de catégories générales comme l'espace public, les piétons qui n'ont pas forcément le même contenu dans les villes occidentales ou asiatiques, comme le montrent un certain nombre d'articles analysés ci-après. Je présente ensuite des analyses plus descriptives utilisant des méthodes d'observations centrées sur la marche et qui permettent de comparer ces villes et comprendre leurs différences sur le plan des ambiances, de l'utilisation de l'espace public à des fins privées, la fabrication de lieux de la marche dans la ville, des politiques urbaines concernant la marche.

État de l'art

Les grandes catégories : l'espace public, l'espace privé, les piétons, la marche comme moyen de transport

Les notions de « public » et de « privé » sont considérées comme des concepts organisateurs « profondément importants » dans la vie sociale des sociétés occidentales (Benn et Gaus, 1983, p. 25). En Occident depuis le XVIIIe siècle, les urbanistes prennent peu en compte les usages particuliers de l'espace, ils essaient d'organiser les espaces dans un ordre géométrique. Les représentations que les individus ont de leur espace peuvent être délaissées au profit d'une vision plus globale et arrimée au concept d « espace public ». Contrairement aux pays occidentaux, la limite entre les espaces publics et privés dans la société vietnamienne est floue et souvent imbriquée. Les habitants ont tendance à utiliser l'espace de la rue ainsi que le trottoir pour leurs activités quotidiennes (Drummond, 2000 ; Gibert, 2013 ; Kim, 2015).
On peut citer ici quelques définitions des espaces publics par les chercheurs occidentaux :
En Europe, le concept d'espace public renvoie à une grande variété de lieux : rue, boulevard, cour, quai, parvis, dalle, jardin, square, promenade, esplanade, etc., mais aussi à toutes sortes d'espaces moins bien délimités ou de statut intermédiaire entre le public et le privé. Leur ouverture et leur accessibilité en font des domaines publics. « Si par définition les espaces publics sont des espaces appartenant au domaine public ouvert et accessibles à tous, par extension leur registre comprend tous les espaces accessibles au public » (Loudier et Dubois, 2002 : 34).

Selon Grafmeyer (2004 : 96), « expression emblématique de la citadinité, l'espace public est par excellence ce qui fait de la ville autre chose qu'une mosaïque de quartiers et un simple agrégat de petits mondes étanches ».
Coralli (2001) estime que c'est le « lieu privilégié de la citadinité », ainsi que le fondement et « le signe de l'urbanité ».
« Parcs, jardins, squares, rues, allées, avenue, passages : derrière la variété des dénominations, l'ensemble des lieux ouverts sans restriction d'accès à tous constitue l'espace public. Si la définition paraît simple, les limites sont en pratique plus floues et sujettes à débat, voire à conflit. Les limites de la domanialité publique ne constituent pas toujours une limite nette à ce que la pratique conduit à considérer comme public, par exemple les gares ou les centres commerciaux » (Beaucire & Desjardins, 2014).
Une première étude des chercheurs français sur le concept d'« espace public » dans les pays non occidentaux (Afrique du Sud, Chine, Corée, Mexique et Turquie) est parue dans l'ouvrage « *Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires* » en 2007. L'étude sur l'espace public de la Chine me donne des éléments sur le concept d'espace public en Chine sur le point de vue des chercheurs occidentaux, pour qui le Việt Nam est considéré comme un pays qui s'inspire de nombreuses politiques urbaines chinoises mais avec une application plus tolérante.

L'espace public au Viêt Nam

De même que le contexte culturel et économique du Việt Nam est différent des pays occidentaux, l'utilisation de l'espace public et de l'espace privé y est particulier. En Asie du Sud-Est, et plus particulièrement au Việt Nam, il existe une continuité entre le sujet et l'espace urbain qui s'explique par une pluralité de possibilités d'usage de l'espace public : la limite entre l'espace domestique et l'espace public apparaît plus floue, les imbrications entre privé et public constituent la norme. Historiquement, il n'y a pas en vietnamien d'expression désignant l'ensemble des espaces publics, et l'espace public n'est pas une catégorie d'action urbaine. Le mot « espace public » (không gian công cộng) est apparu tardivement dans le vocabulaire de l'urbanisme au Việt Nam, et il est peu utilisé par les habitants. L'expression « *không gian công cộng* » (espace public) fut introduite dans le contexte colonial des années 1920 dans les universités d'architecture du Việt Nam (Söderström et Geertman, 2012). Les urbanistes français ont introduit des espaces publics organisés géométriquement. On peut citer ici quelques aménagements d'espace public que les Français ont initiés au Vietnam : des parcs et jardins fleuris, la place devant des grands bâtiments publics comme le palais du gouverneur général, les banques, les théâtres. Ainsi, le mot « espace public » dans les documents d'urbanisme n'est encore utilisé que pour désigner les parcs, les jardins publics, les places. Pendant la période appelée « Subvention » (1954-1986), des nouveaux types d'espace public dans les khu *tập thể* (logements sociaux collectifs) ont été planifiés et construits selon le modèle des « microkrayon » importés d'URSS. Les espaces publics, ou « espaces communs » comme les terrains de jeux et les jardins fleuris sont généralement situés dans le centre des immeubles collectifs. Ces dernières années, lorsque le terme « espace public »

a été utilisé plus souvent dans les études d'architecture et d'urbanisme, l'espace de « Đình, Chùa, Chợ » (Maison communal, Pagode, Marché traditionnel) des villages traditionnels a été évoqué par les chercheurs comme une reconnaissance des premiers espaces publics de la société vietnamienne.

Un concept actuel dans les villes du monde est la privatisation de l'espace public. Des entreprises privées prennent le contrôle et l'entretien d'espaces publics et créent de nouveaux espaces dits « semi-publics » comme les centres commerciaux, mall… Il n'y a pas en vietnamien d'expression « espace semi-public », « espace commun », « espace semi-privé ».

Le manque de définitions précises des types d'espaces et l'absence de normes pour chaque type rend difficile la conception, la gestion et la délimitation de ces espaces pour les urbanistes et les gestionnaires de la communauté. La marche dans l'espace public devient une notion plus complexe car les marcheurs ne seront jamais les seuls usagers de ces espaces, du fait des nombreux usages qui peuvent entraver leur circulation, tel le parking des motos sur les trottoirs.

Dans l'ouvrage « *Le piéton dans la ville –L'espace public partagé* », J.J. Terrain (2011) éclaire la façon dont le piéton trouve sa place dans le processus de partage de l'espace public, et de son rééquilibrage. En réalité, les piétons sont les usagers les plus nombreux de l'espace public même si la marche et les piétons n'ont guère été pris en compte dans les politiques urbaines. Dans un nouveau contexte fortement marqué par les exigences du développement durable, la marche s'impose désormais comme un pivot majeur des politiques de partage de l'espace public. Les autres modes de déplacement tendent désormais à être envisagés dans leur relation à la marche. L'espace de la marche a retrouvé sa place - elle fait partie de l'espace public, et les piétons partagent l'espace de la rue avec les véhicules.

J. Monnet (2019) montre que la marche est comme un mode de transport : une technique qui a besoin d'aménagements spécifiques et pas seulement pour la sécurité des piétons. Il montre aussi qu'il y a plusieurs types de marche, et analyse l'histoire de la représentation de la marche autour l'opposition de la marche-loisir et la marche-déplacement (Monnet 2016).

Au Việt Nam, il y a très peu de recherches sur le sujet de la marche à pied, seuls quelques mémoires d'étudiants de l'université d'Architecture. Récemment, en 2018, le mémoire de post–master de Ngo Minh Tuan a étudié le quartier Hoàn Kiếm- centre historique de Hà Nội qui est aménagé pour être un espace public le weekend depuis Septembre 2016. Ce mémoire a proposé un plan d'aménagement pour une meilleure utilisation de la cette zone piétonne.

Forme du réseau de voirie pédestre

Les grandes rénovations des centres villes occidentaux des années 60-70 devaient favoriser la mobilité vers les centres. Une conséquence est la création des coupures urbaines à la bordure des centres, c'est-à-dire des obstacles créés par des infrastructures de transport qui empêchent d'aller à pied entre des quartiers voisins. Au cours des années 1960-1970, les aménageurs et les promoteurs occidentaux ont tenté d'adapter à la voiture une ville conçue pour la marche, notamment pour valoriser les centres par de grands immeubles de bureaux accessibles depuis la

banlieue. Ils ont donc mis en avant les transports rapides à grande capacité et les grands aménagements automobiles qui ont bouleversé les conditions de vie à proximité des infrastructures, d'où la notion de « ville morcelée ». La critique de cette transformation depuis une ville pédestre vers une ville motorisée apparaît dans l'ouvrage « *Déclin et survie des grandes villes américaines* » de Jane Jacobs (1961). En 2011, l'effet de coupure du tissu urbain engendré par les grandes infrastructures de transport est analysée dans l'ouvrage « *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain* » par F. Héran, ce livre montre que la conception de la ville favorise la mobilité motorisée de masse (en train, bus ou voiture) et cela crée des coupures urbaines pour les piétons.

A Hà Nội aussi, depuis des années 2000, on veut promouvoir la mobilité par des projets d'infrastructures urbains. Les nouvelles infrastructures prévues font affluer de plus en plus des véhicules motorisés vers le centre urbain et aggravent la congestion routière. Le réseau de voirie de Hà Nội a été envahi par les motos depuis au début des années 2000. D'autre part, des centaines de nouveaux projets immobilliers ont été construits sur les terres agricoles en péripherie et occupent de grandes parcelles. La modernisation de l'infrastructure et du bâti (réseau viaire, grands immeubles...) en ayant pour l'objectif de donner plus de place pour la mobilité motorisée (moto, voiture) a multiplié les coupures urbaines de différents styles.

Selon les autorités de Hà Nội la cause de la congestion routière est l'insuffisance de la superficie de réseau viaire. Mais à l'heure actuelle, la modernisation du réseau de Hà Nội qui élargit les routes ou en crée de nouvelles, favorise l'implantation des nouvelles zones urbaines au bord de ces routes. Donc cette politique stimule la circulation des véhicules motorisés et met plus de pression sur le centre de la ville. Cela n'empêche pas les habitants de désirer posséder une automobile, comme ce fut le cas dans les villes occidentales où on dénonce aujourd'hui les véhicules motorisés. Mathieu Flonneau (2005) a montré qu'il y a un large consensus qui a accompagné et facilité la pénétration de l'automobile dans la ville de Paris.

Déplacements à pied, transport en commun, intermodalité

En général, la marche n'occupe qu'une petite partie des études sur les transports urbains à Hà Nội et à HCMV. En 2008, est paru aux éditions de l'Université nationale d'économie « *Bouger pour vivre mieux : les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hà Nội* » (Gubry et alli). L'étude s'appuie sur une enquête sur la mobilité intra-urbaine des villes de Hà Nội et HCMV, et cette enquête prend en compte la marche. Elle a également révélé une différence dans le mode de vie des Vietnamiens par rapport à l'Occident. Les raisons de sortir et les façons d'habiter sa résidence sont différentes.

Des études concernent aussi la marche comme un élément d'un transport durable de Hà Nội : telles les thèses de Nguyễn Thị Thanh Hương (2011) et de Nguyễn Thị Hồng Mai (2012) pour améliorer l'efficacité du transport public de Hà Nội qui prennent en compte l'accessibilité des piétons au transport public à Hà Nội.

Pour étudier les espaces piétons urbains et le réseau de circulation pédestre qu'ils forment, c'est-à-dire les trottoirs, l'espace public destiné à la circulation piétonne (espace public piéton) ou autres espaces privés utilisés par les piétons, il est aussi nécessaire de s'intéresser aux lieux, aux pratiques des piétons et aux valeurs qui leur sont associées, en les mettant dans leurs contextes urbains et dans les jeux d'acteurs qui les ont mis en place, à plusieurs échelles.
Selon Monnet (2019) la continuité horizontale du réseau de circulation pédestre en France est assurée par des :
« - **trottoirs** marqués par une surélévation et une bordure, par un revêtement particulier, par des lignes peintes ou des dispositifs en hauteur de type potelets ou barrières, qui séparent les piétons de la chaussée ;
- **traversée**s de la chaussée (passages à niveau marqués au sol, passages aériens ou souterrains)
- **voies piétonnes**, ou à priorité piétonne comme les « zones de rencontre » en France ; dans ces espaces partagés avec les véhicules (shared space, cf. Monderman et al., 2006), l'organisation de la circulation et l'aménagement de l'espace n'opposent plus systématiquement la chaussée et les trottoirs ;
- **passages** ouverts au public à travers des bâtiments ou des îlots ;
- **ruelles et escaliers** inaccessibles à la circulation véhiculaire ;
- **sentiers** formels et informels dans les espaces verts (parcs et jardins publics, circulations internes aux grands ensembles, terrains vagues et délaissés, bois et forêts périurbaines). »
D'autres espaces publics piétons comptent : les parcs, les places… ou d'autres espaces d'usage pédestre. Les piétons ont accès à la plupart des espaces publics à l'exception des zones de la circulation des véhicules motorisés. Contrairement aux trottoirs et espaces du réseau de circulation pédestre, la notion d'espace public au Viet Nâm est, comme il a été dit plus haut, relativement récente et reste floue et limitée. Elle peut être vue sous différents angles car elle comporte des aspects patrimoniaux, juridiques, culturels et techniques…

Sécurité routière et santé des piétons

Les villes orientales sont encore en train de se convertir en villes automobiles. Le processus a commencé depuis les années 1990, et comme les villes occidentales dans la période 1950-1990, elles ne prennent pas la marche en compte dans les projets d'urbanisme. Cependant, la question du développement durable est devenue un enjeu mondial ces dernières années. Par conséquent, des questions sur la durabilité de la mobilité et la marche ont émergé dans les pays occidentaux à partir des années 2000 et se posent dès maintenant dans les villes asiatiques.
Dans une approche urbaine qui en reste aux objets construits et aux pratiques collectives selon des groupes sociaux « classiques » même si toujours à repréciser et contextualiser (générations, classes sociales, urbains, banlieusards, périurbains, ruraux), les recherches actuelles liées à la marche sont donc orientées dans deux directions : l'efficacité de la mobilité non automobile et l'aménagement d'espaces apaisés. Pour les villes américaines, les centres-villes se sont appauvris et leur patrimoine architectural est tombé à l'abandon. Faciliter la marche apparaît comme une façon de

sauver une urbanité perdue (Hubert, 2020). L'urbaniste américain Speck (2013) a démontré que l'usage de la voiture, et l'étalement urbain, sont les ennemis directs d'une économie stable, saine et respectueuse de l'environnement. Pour rendre une ville plus attrayante, sa solution était de transformer le centre-ville et le destiner à une communauté piétonnière, essentielle à la ville américaine.

Dans les villes européennes, l'objectif de marchabilité est plutôt d'apaiser la circulation des voitures dans les villes, mieux organiser les correspondances des transports en commun, améliorer les espaces piétons. Plusieurs études ont ainsi abordé son aménagement technique. Monderman Hans (2006) propose un concept de « *shared espace »*, en créant un sentiment d'incertitude de la priorité pour les véhiculés afin de ralentir la vitesse des véhicules motorisés, réduire ainsi la domination, donc réduire le taux d'accident de la route et améliorer leur sécurité de la route. Cependant, ce concept est particulièrement contesté par les organisations représentant les intérêts des personnes handicapées (malvoyantes et malentendantes) qui expriment souvent une préférence pour une séparation claire entre les piétons et les autres véhicules.

En Europe, il y a des travaux techniques et réglementaires : le « code de la rue » contre le « code de la route », la mise au point de zones apaisées (circulation et vitesses limitées) : zone de rencontre (Cassagnes, 2009) , zone limitées à 30 km/heure, aires piétonnes qui donnent la priorité absolue aux piétons et les autorisent à marcher sur la chaussée. Le Cerema publie régulièrement des guides d'aménagement des espaces publics pour une meilleure prise en compte la marche dans les projets d'urbanisme : *Favoriser la marche. Série de fiches* (2017) ; ou *La démarche code de la rue en France* par CERTU, 2008.

La marche est en effet associée à des questions de sécurité routière. La marche des enfants est un enjeu important en particulier (Granié 2010).

Des études sur l'accidentologie des piétons donnent des recommandations pour améliorer les conditions de la marche (Millot et al. 2018). Elles insistent aussi pour changer la représentation des responsabilités en cas d'accident. Le code de la route a changé en France en 2015 pour sécuriser et développer la pratique de la marche et du vélo (Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement)[1]. Il permet aux piétons et aux cyclistes de sortir un peu de l'espace qui leur est réservé sans devenir responsables en cas d'accident, et oblige les automobilistes à faire plus attention. Au Viêt Nam, il y a des « règlementations de conduite pour les piétons » dans la loi de la circulation 2008 (*Luật giao thông đường bộ* 2008). Car, pour les autorités, les accidents impliquant les piétons sont souvent causés par ceux-ci qui ne marchent pas aux bons endroits qui leur sont réservés et qui marchent sur la chaussée, n'utilisent pas les passages piétons pour traverser les rues, marchent sur l'autoroute… (ministère de Transport du Vietnam, 2016). Ensuite, de nombreux décrets ont été publiés pour sanctionner les piétons qui ne marchent pas aux bons endroits comme : décret 46/ 2016/ NĐ-CP, décret 100 /2019/ NĐ-CP.

En plus des raisons environnementales et sociales, la marche a retrouvé un intérêt dans la ville occidentale au cours des deux dernières décennies pour des raisons de santé publique. Le rôle de

[1] https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000030837215/

la marche sous l'angle de la santé dans l'urbanisme a tendance à être de plus en plus étudié, par exemples l'étude de Oppert JM., Simon C., Riviere D., Guezennec CY « Activité physique et santé. Arguments scientifiques, pistes pratiques » dans le Programme National Nutrition Santé en 2006, ou dans la publication de « The International Transport Forum at the OECD » en 2012 « Pedestrian Safety, Urban Space and Health ». À travers différentes périodes historiques à Hà Nội la marche est toujours présente comme un exercice physique populaire des citadins, en particulier des personnes âgées, à différents moments de la journée, tôt le matin et tard dans l'après-midi.
D'autres études sur les espaces publics de Hà Nội où les habitants marchent dans l'objectif de rester en bonne santé, m'apportent des éléments importants pour ma thèse. HealthBright (2014) a réalisé une enquête sur les espaces publics à Hà Nội : des parcs, jardins fleuris dans des quartiers résidentiels, des aires de jeux pour les enfants. En 2015, le CECR a fait une enquête sur les lacs de Hà Nội où les gens des alentours marchent tous les jours. Pham et Labbé (2018) ont résumé l'état des lacs et parcs de Hà Nội pendant 10 ans entre 2000 et 2010, cette enquête a également évalué l'état des inégalités d'accessibilité aux espaces publics des habitants.

Mesure de la marchabilité et inégalités urbaines

La différence entre les quartiers où l'on marche facilement parce qu'ils sont bien équipés en trottoirs, traversées sécurisées, et ceux où il faut faire des détours ou prendre des risques peut se mesurer. Des indices quantitatifs ont été développés : « walkability score » ou « score de marchabilité » et ils sont notamment utilisés par la promotion immobilière. Selon Robert Cervero (1997), la pratique de la marche dépend de l'environnement bâti. Les 3Ds de l'environnement bâti - densité, diversité, design - influencent fortement l'utilité de la marche à pied dans une zone urbaine. La combinaison de ces facteurs influence la décision de marcher d'un individu.
Le « walkability score » est l'indice qui compte le nombre de lieux d'activité accessibles à pied depuis un quartier ou un immeuble et il est généralement corrélé à la valeur foncière des logements ou à l'état de santé des riverains.
Le concept de *walkability* renvoie aux deux approches que j'ai développées dans ma thèse, à savoir les politiques mises en place par les autorités municipales pour favoriser ou non la marche à pied en ville, c'est à dire la rendre plus « marchable » (« walkable ») et d'autre part, les pratiques des habitants selon les catégories sociales.
Des études existent en Asie basées sur le *walkabilty* score. Elles ont été menées par l'organisation Clean Air Asia, qui a été créée en 2001 en tant que premier réseau de qualité de l'air pour l'Asie par la Banque asiatique de développement, la Banque mondiale et l'USAID. Son objectif est de promouvoir une meilleure qualité de l'air et des villes vivables en traduisant les connaissances en politiques et en actions qui réduisent la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, de l'énergie et d'autres secteurs.
En 2011, l'Asian Development Bank (ADB) a publié une étude sur la *walkability* dans les villes d'Asie. Elle fournit des informations sur l'infrastructure piétonne actuelle dans des villes asiatiques sélectionnées et elle propose des solutions de *walkabilty* pour celles-ci. Elle comprend les résultats

d'enquêtes sur le terrain et d'entretiens avec les piétons, ainsi qu'une évaluation des politiques urbaines actuelles qui concernent les piétons et les environnements de la marche dans 13 villes asiatiques. Cette étude recommande également des solutions politiques et des projets d'amélioration des conditions de marche dans ces villes.

En 2017, l'ADB a entrepris une étude sur la *walkability* dans quatre villes de Chine. La conclusion de ce rapport montre que les changements spatio-temporels de la marchabilité semblent être directement associés aux politiques gouvernementales aux niveaux central et local. Cette approche m'apporte des éléments pour analyser les espaces piétons à Hà Nội. Cependant, c'est une approche pour quantifier une sorte de qualité urbaine, le problème de celle-ci est qu'elle risque d'éluder les enjeux sociaux et de favoriser la gentrification.

La marche soulève des questions liées aux inégalités sociales en apportant, comme dans l'article de Jean-Pierre Martignoni-Hutin (1997) des indicateurs d'injustices spatiales. Selon Bocquet (2019) : « Ce qui émerge de cette prise de conscience, c'est aussi la possible et dérangeante parenté entre marche et gentrification ».

Sonia Lehman-Frisch (2002) a montré le lien entre marche et marché foncier en prenant l'exemple d'une rue de San Francisco. Dans ce cas, la reprise de l'activité commerciale a augmenté l'attractivité piétonnière et la hausse des prix immobiliers et a empêché l'installation des populations modestes.

En 2005, Éric Charmes montre à travers le cas de Belleville à Paris, comment les politiques publiques ont contribué à la réduction des flux automobiles, autour de la valeur redonnée à la rue. Également parue dans *Espaces et sociétés*, la recherche de Paul Cary et Natalia Duartes-Cáceres (2014) montre la pratique de la marche comme un reflet et un outil de ségrégation, tant spatiale, sociale que raciale, au Brésil.

Jason Knight, Russell Weaver, Paula Jones (2018) ont critiqué la *walkability* à travers l'exemple de la ville Buffalo, dans l'État de New York. L'étude montre que les groupes de quartiers à haut niveau de marchabilité (Walkscore élevé) sont très concentrés dans certaines zones de la ville, que la valeur foncière des logements dans les zones piétonnières s'élève et que les ménages pauvres ou appartenant à des groupes minoritaires vivent dans des quartiers avec un WalkScore faible.

À Hà Nội, la recherche sur les inégalités d'accessibilité dans l'utilisation de l'espace public a été menée par Pham et Labbé (2018) en se focalisant sur les lacs et les parcs de Hà Nội pendant la période 2000-2010. Ce sont les rares espaces de promenade des habitants de la capitale.

La marche utilisée pour étudier les spécificités d'une ville

Dans les pays occidentaux, le thème de la marche en ville est plus un sujet littéraire que scientifique. A partir des années 1970, les sociologues de la ville et les urbanistes développent des études sur les « ambiances » de la marche. Plusieurs articles de revues ont commencé à aborder la question de la marche à pied dans les villes françaises, notamment dans la revue *Espace et Sociétés* depuis des années 1970 par l'étude du vagabondage ouvrier de Karine Stebler et Patrick Watier

(1978), l'étude montrent comment la migration continue entre l'usine et les bassins d'emploi par la marche à pied.

En 1979, dans le livre *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* de Jean-François Augoyard, la marche « devient pour le chercheur un vecteur d'explicitation et d'analyse des spatialités différentielles selon les individus, les parcours et les contextes, et d'approche sensible des fondements de l'urbanisme et des politiques urbaines » (Bocquet, 2019).

La marche stimule la sensibilité des personnes au paysage urbain, paysage visuel, sonore, olfactif. Elle insiste sur le corps du marcheur. La marche y est souvent théorisée comme élément de méthode car c'est en marchant qu'on perçoit le mieux ce paysage. On marche soi-même ou on fait marcher les gens pour qu'ils commentent leurs perceptions. Cette approche trouve ses fondements dans la démarche anthropologique des « micro-histoire » et du quotidien qui construisent l'espace urbain vécu. Michel de Certeau (1980) et Henri Lefebvre sont considérés comme les deux philosophes fondamentaux avec cette approche philosophique ou plus récemment, l'anthropologue Tim Ingold (2011) avec son livre *Being Alive. Essays on Movement, Knowledge and Description*. Cette pensée s'oppose à la façon de créer l'espace par les urbanistes occidentaux qui, depuis le XVIIIe siècle, imposent l'espace de la ville sur les *cartes*, en supprimant les pratiques quotidiennes. En Asie du Sud-Est, et plus particulièrement au Viêt Nam, il existe une continuité entre le sujet et l'espace urbain qui s'explique par une pluralité de possibilités d'appropriations de l'espace public. La création d'espaces urbains à la façon occidentale où les urbanistes conçoivent selon des paramètres géométriques, n'a pas été utilisée au Viêt Nam, surtout à Hà Nội, avant une époque relativement récente. Jusqu'aux années 1990, le monde rural a largement dominé les espaces urbains. Comme le rappelle P. Papin, même la capitale s'est constituée à partir de villages qui allaient devenir des « villages urbains ».

Jean-Marc Offner (1988) aborde le thème de la marche en ville par l'étude fine des cheminements afin de parvenir à une meilleure compréhension des enjeux urbains. Un article de Jean-Pierre Martignoni-Hutin (1991) reprend cette posture autour, cette fois, de la figure du joggeur. Dans ces cas, la marche soulève des questions de sécurité et d'inégalités. Dans les quartiers pauvres, les personnes les plus pauvres doivent marcher plusieurs heures par jour pour travailler. Autre exemple, l'article de Mariano Perelman (2019) sur le déplacement pédestre de *cartoneros* (des fouilleurs de poubelles à la recherche de matériaux réutilisables) dans la ville de Buneos Aires montre comment le cheminement pédestre devient une ressource essentielle quand la subsistance de l'individu en dépend. Cette étude fait penser au système de recyclage des déchets au Vietnam ou les piétons *đồng nát* (les femmes qui collectent des déchets) marchent pour travailler toute la journée. Cette approche méthodologie par les cheminements m'apporte des idées pour faire des entretiens des cheminements pour mieux comprendre les trajets des habitants à Hà Nội.

Rachel Thomas (2004, 2010) utilise l'approche « ambiance » urbaine en posant la question de l'accessibilité de tous à l'espace public urbain par la marche au travers de l'expérience de déplacement de la population handicapée. Sonia Lavadinho (2004, 2011) en tire des idées pour comprendre ce qui rend un aménagement désagréable ou pour créer des aménagements agréables à vivre, où les gens marcheraient plus.

Ces idées peuvent aussi s'appliquer à Hà Nội. La marche est donc un outil universel pour étudier la ville mais il donne des résultats particuliers aux espaces, même hors du contexte urbain occidental.

Les marcheurs face à l'appropriation de l'espace public

Pendant leur transformation dans les années 1950-1990, les villes occidentales, du XX siècle n'ont pas connu le problème de l'utilisation de l'espace piéton par les commerces ambulants comme dans les pays d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique du Sud. Donc, une façon d'aborder cette question par les chercheurs a été d'étudier les pratiques urbaines qui limitent la marchabilité des villes asiatiques, à savoir l'utilisation des trottoirs par les marchands ambulants, et donc l'usage de l'espace public et son absence de régulation. L'objectif est de mieux d'organiser les vendeurs ambulants et de rendre les trottoirs plus « propres » pour les piétons.
Dans *Espaces et sociétés* en 2008 un éditorial de Jérôme Monnet et Jean-François Staszak invite les chercheurs à étudier les relations entre déambulation, comportement et consommation en tant qu'indicateurs du rapport mutuel entre espace et société. Dans cette revue, les recherches sur la ville de Lima par Lissette Aliaga et Mexico par Caroline Stamm m'apportent des éléments pour analyser la marche des commerçant ambulants et des consommations ambulants dans le cas de Hà Nội. A. Kim (2015) cherche des méthodes graphiques innovantes pour représenter les trottoirs – un espace public important de la ville de Hồ Chí Minh qui sont occupés par les commerces. Cette étude m'apporte des idées pour analyser les trottoirs de la ville de Hà Nội. La thèse de Nguyễn Tuấn Minh (2017) « *Le commerce ambulant –Une économie populaire* » m'apporte des éléments pour analyser le réseau de consommation habituelle des habitants auprès des commerçantes ambulantes qui circulent en majorité à pied.

La fabrication des lieux de la marche

Le modèle de la ville automobile des villes occidentales est actuellement en crise en raison des effets négatifs qu'il a produits. Donc, ces dernières années, des nouveaux concepts sont apparus qui remontent la marche dans la hiérarchie des modes de déplacement, et qui s'intéressent davantage aux lieux favorables à ce mode de déplacement et à leur fabrication à partir des usages de leurs habitants.
Des urbanistes proposent de revenir sur le zoning fonctionnel conçu dans les années 1960 et appliqué depuis, même s'il est de plus en plus critiqué. L'urbaniste Jan Gehl apparaît comme un des personnages marquants de cette critique. Pour développer des villes animées, sures, durables et saines, il demande de renverser les priorités de l'urbanisme qui, depuis des années 1960, plaçaient en premier le transport automobile et la construction de gratte-ciel isolés de leur environnement (Gehl, 2013). Son ouvrage « Pour une ville à l'échelle humaine » propose de remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme, et les piétons et les vélos au centre de l'aménagement. Dans l'entretien qu'il donne à C. Capelli et S. Chardonnet-Darmaillacq (2018),

Jan Gehl présente le concept de la marche comme le support de la vie publique et des usages sociaux de la ville, car c'est un indicateur d'une ville aménagée à l'échelle humaine. Selon lui, l'objectif n'est pas que les gens marchent mais qu'ils soient dans la rue : rendre celle-ci conviviale ou « vivable » les fera marcher.
Des études sur la fabrication des différentes parties de la ville de Hà Nội dans l'histoire récente m'aident à analyser les espaces publics de la ville. Dans son étude sur les ruelles de Hà Nội, Phạm Thái Sơn (2010) décrit le processus de construction et de développement de l'espace de ces ruelles. Trần Nhật.Kiên (2010) a également étudié les changements du village de Trieu Khuc, situé dans le péri-urbain de Hà Nội, face à l'urbanisation. Dans cette étude, il décrit très clairement la transformation du réseau viaire du village et le développement de nouvelles impasses. En étudiant la ruelle à Ho Chi Minh-Ville, M. Gibert montre que les rues et les ruelles de cette métropole remplissent en fait la fonction d'espace public dans une ville qui a très peu d'espace ouvert (Gibert, 2014). Cette thèse m'a donné des idées pour nourrir la réflexion dans le cas de Hà Nội.

L'utilisation d'espace piéton urbain, comme « bien commun »

Comme il a été précisé plus haut, l'usage de l'espace public par les Vietnamiens est différent de celui des Occidentaux. Les phénomènes de privatisation de l'espace public ou d'utilisation temporaire dans la journée pour un objectif privé sont fréquents et ils sont acceptés par la communauté. On peut citer ici quelques phénomènes d'utilisation illégale de l'espace public dans la société vietnamienne :
- L'agrandissement du logement par la privatisation d'un espace commun (les cours) dans les « khu tập thể » (logement collectif). Depuis le Đổi Mới, dans les KTT, des résidents agrandissent leurs appartements sur des terrains publics et des espaces verts. L'étude d'E. Cerise (2001) sur la transformation de l'espace du KTT Trung Tự montre que trois nouveaux bâtiments ont été illégalement construits depuis Đổi Mới par les habitants, mais ils sont acceptés par la communauté.
- L'utilisation temporaire des ruelles dans les villages urbains de Hà Nội. Dans son travail sur les ruelles de Hà Nội, Tran TS (2010) montre comment les habitants utilisent temporairement les ruelles, qui sont un espace commun des villages urbanisés. Par exemple, les ruelles deviennent le terrain de jeux pour les enfants, ou les habitants utilisent ces ruelles pour faire du commerce.
- L'utilisation des trottoirs par les commerces ambulants. Le travail sur les trottoirs de HCM ville de Kim. A (2015) montre que l'utilisation du trottoir change à différents moments de la journée en fonction de fins privées, souvent commerciales. Cette utilisation est reconnue par les habitants.
Dans tous ces cas, les utilisations illégales de ces espaces sont reconnues par la communauté et on voit souvent que la municipalité n'intervient pas ou laissent faire, moyennant des taxes informelles. L'acceptation des voisins et riverains des trottoirs s'opère souvent à travers des stratégies de développement du lien social, des petits cadeaux lors des fêtes, la participation à la vie de la communauté du quartier (comme au village). Les autorités du *phường* (commune urbaine) sont le responsable de la gestion cette espace. Pour expliquer cela, David Koh (2003) a cherché à décrypter le fonctionnement des quartiers de Hà Nội, en décrivant leur environnement : ce sont

des espaces étroitement surveillés par les autorités mais il y a aussi des négociations locales. Par conséquent, l'étude des espaces publics au Việt Nam doit souvent passer par la compréhension du modèle politique vietnamien et poser la question du contrôle de l'État-Parti.

La politique de la ville concernant la marche

Le développement d'une ville motorisée depuis des années 60 dans les pays occidentaux, et l'absence de prise en compte de la marche à pied dans les projets d'urbanisme à cette époque, ont entraîné une diminution forte du nombre de piétons dans les rues. Cependant, le retour de la marche des années 1990 est porté par les politiques de développement des transports en commun lorsque des questions environnementales sont soulevées. Dès lors, la marche est de plus en plus abordée comme un mode de transport qui peut contribuer à une mobilité plus durable. L'étude de Papon et de Solère (2010) montre que la marche a commencé à se stabiliser au cours des années 1990 et l'automobile à perdre un peu de terrain dans les grandes villes européennes depuis les années 2000. Les villes vietnamiennes sont en phase de passer d'une ville piétonne à une ville motorisée depuis des années 2000, mais dans le contexte de la mondialisation et avec l'ambition du gouvernement de faire de la ville de Hà Nội une métropole internationale, la question de l'environnement est également posée par les autorités. C'est pourquoi le Schéma Directeur de Hà Nội 2030 vision 2050 a dessiné un vaste réseau de transport public qui consomme beaucoup de terrain pour répondre, d'une part, à la question environnementale (lutter contre les embouteillages et réduire la pollution environnementale) et, d'autre part, aux attentes de *civilisation* et *modernité* des habitants. Pour préparer ce projet, le gouvernement encourage les piétons à utiliser les transports en commun pour contribuer au développement durable de la capitale. L'ouvrage collectif de Fanchette S. (2015) « Hanoi, future métropole- Rupture dans l'intégration urbaine des villages » m'a donné des éléments pour analyser la politique de développement la ville concernant à la marche à pied. Précisément, S. Fanchette, C. Musil, P. Moustier, Nguyễn Thị Tân Lộc dans chapitre 6 « *La ville de demain : réformes territoriales et projets urbains* » a montré comment le projet urbain a été imposé par le « haut » pour rendre Hà Nội *vert (xanh), culturelle (văn hiến), civilisée (văn minh) et moderne (hiện đại).*

Dans les pays occidentaux, la marche n'est pas seulement vue en relation avec les transports en commun mais comme un mode de transport, ayant besoin d'aménagements spécifiques. Monnet et Jaillet dans la revue *Sciences de la société* en 2016 sur la marche en ville, présentent la marche en ville comme « aménagement de l'espace ». Selon J. Monnet « l'enjeu du développement de la marche ne se situe pas dans les territoires du loisir que sont les espaces verts ou les centres touristiques et commerçants, mais dans le manque d'infrastructures et de politiques de déplacement pédestre dans les espaces majoritaires de la ville contemporaine, et notamment les banlieues » (Monnet, 2016), Jaillet (2016) s'intéresse pour sa part à la question de la marche en ville et de son traitement dans les politiques d'aménagement urbain. Cette approche « aménagement de l'espace » nous apporte des éléments pour analyser la marche dans la politique publique de la ville de Hà Nội. À Hanoï, les politiques de piétonisation de la ville impliquent

souvent la création de plus d'espaces publics pour la marche-loisir. Pour favoriser la marche déplacement les autorités décident d'enlever les objets sur les trottoirs qui gênent la circulation.
L'article de Ion Martínez Lorea dans la revue *Espace et société* (2019) sur la ville de Pampelune (Navarre) s'interesse à l'usage civique de l'espace public. En fait, la politique de transformation urbaine de la zone piétonne du centre historique s'accompagne de l'exigence que le citoyen-piéton s'adapte à cet espace « amélioré ». Cet article m'a donné des idées pour analyser les espaces piétons qui sont créés sous le concept « *civilisé* » et « *moderne* » à Hà Nội.

Les politiques de piétonisation la ville mise en place et les pratiques des acteurs

Plusieurs politiques de piétonisation de la ville ont été mises en place à Hà Nội à l'époque post-Đổi Mới : création de plus d'espaces public, d'infrastructures pour les piétons et évacuation des vendeurs ambulants. Cependant, ces projets n'ont pas atteint leurs objectifs ; on peut évoquer ici le processus de mise en œuvre de certains programmes de piétonisation la ville.

Depuis 1989, face au débordement de vendeurs ambulants à Hà Nội depuis Đổi Mới, les autorités de Hà Nội ont commencé à délivrer des licences pour l'utilisation des trottoirs. Deux ans plus tard, le nombre de licences accordées a été revu à la baisse à cause de l'augmentation des problèmes de transport. En 1995, le Premier ministre a personnellement plaidé pour un effort majeur pour améliorer le comportement de la circulation et la propreté avec le décret 36 / CP. Cependant, des mois plus tard, en raison de difficultés économiques, les autorités de Hà Nội ont officiellement autorisé la vente ambulante dans 57 lieux et celle des billets de loterie par des retraités ou des enfants (A. Kim, 2011 ; David Koh, 2006).
Pour donner l'image d'une ville plus belle, verte et propre, pendant ces deux dernières décennies à Hà Nội, les autorités ont décidé de rendre les trottoirs aux piétons et d'améliorer l'espace public à travers plusieurs programmes. Cette politique de piétonisation de la ville emprunte un modèle étranger (occidental) qui crée de nombreuses tensions entre tous les acteurs dans la fabrication de l'espace piéton.
Cependant, les campagnes visant à « *rendre le trottoir aux piétons* » se répètent depuis plusieurs années et n'ont pas atteint leurs objectifs. Tous les quartiers sont revenus à leur état d'origine après seulement quelques semaines du programme de « nettoyage » des trottoirs. Les conflits entre les acteurs dans la fabrication de l'espace piéton urbain sont de plus en plus forts. Le flux d'idées opposées se produit autour de l'amélioration de l'espace des piétons. Certains soutiennent qu'il est nécessaire de rétablir un espace de rue et de le faire fonctionner dans le style Occidental pour fournir à la communauté et aux piétons, un espace ordonné et propre. D'autres proposent qu'il soit nécessaire de respecter et de reconnaître les valeurs existant dans l'espace de la rue au Viêt Nam comme une « *spécialité* » que n'a aucun autre espace urbain au monde (Drummond ,2000 ; Kim, 2014).
En outre, des projets visant à construire plus d'infrastructures pour les piétons tels que les passages souterrains, les passerelles sont transformées en terrain de jeux, et deviennent des lieux pour des

vendeurs ambulants. Bien que l'utilisation des espaces piétons urbains à des fins privées (commerce, parking…) soit interdite, souvent les fonctionnaires du *phường* (quartier urbain) qui sont responsables de l'application de la loi, n'interviennent pas. Donc pour comprendre ce phénomène d'utilisation illégal des espaces piétons dans la société au Vietnam, nous souhaitons dans cette thèse apporter des éléments de réponse à la question : **Comment l'État prend en compte l'espace piéton urbain dans l'urbanisme et comment les acteurs interviennent par leurs pratiques sur cet espace ?**

Méthodologie de recherche

- **Des observations sur la longue durée**

En tant qu'habitante de Hà Nội ayant résidé longuement dans différents quartiers de la ville, mon expérience de vie dans ceux-ci m'a beaucoup aidé beaucoup à analyser et répondre aux questions que soulève cette thèse.
J'ai eu l'opportunité d'habiter dans 2 quartiers différents pendant très longtemps : Mỗ Lao (Hà Đông) pendant 15 ans et Trung Hòa (Cầu Giấy) pendant 20 ans. Et puis, depuis les 2,5 dernières années de ma thèse, j'habite dans une tour du KĐTM Mỗ Lao. Ces 2 phường Trung Hòa et Mỗ Lao, sont dans la zone péri-urbaine, devenue péri-centrale depuis leur intégration en plusieurs étapes dans le périmètre urbain de la ville. Ces quartiers ont connu une forte croissance urbaine et le lieu de transformation sociales et spatiales très rapides et intéressantes à observer. Les différences de processus de transformations entre ces deux étapes de l'urbanisation du début des années 2000 à Trung Hòa (Cầu Giấy) et 2010 à Mỗ Lao (Hà Đông) m'ont permis de faire des comparaisons tant sur les pratiques des habitants, les différences de modes de vie que des investisseurs et autorités locales dans ces différents quartiers. Ces différences expériences m'aident donc à voir la différence de mode de vie des habitants entre les différentes parties de la ville.
+ Quartier Trung Hòa (arrondissement Cầu Giấy) est localisé dans la première couronne urbanisée de la ville depuis le Đổi mới 1986, situe 7 km de hyper centre-ville, dans la zone péri-centrale. C'est ici que la nouvelle zone urbaine de Trung Hòa Nhan Chinh (KĐTM) - la première nouvelle zone urbaine de la ville, a été mise en service au début des années 2000. J'ai habité dans le village de Trung Kính Hạ pendant 20 ans, depuis 1998, lorsque ce village était encore entouré par la terre agricole et il n'y avait pas de KĐTM. C'est là que se trouve l'avenue Trần Duy Hưng qui se prolonge par l'autoroute de Láng - Hòa Lạc reliant le centre-ville à la partie Ouest de la ville et notamment la technopole de Hòa Lạc. Par conséquent, les abords de cette route ont été le lieu d'une très rapide urbanisation à la fois des infrastructures de transport, des logements et des modes de vie. Cette avenue, construite depuis le Đổi Mới, est la voie par laquelle les habitants des villages artisanaux de Hà Tây, apportent leurs produits aux marchés urbains quotidiennement.

+ Quartier Mỗ Lao (Hà Đông) est devenu un arrondissement depuis l'agrandissement de Hà Nội en 2008. Situés à 12 kilomètres du centre-ville, ce phường est devenu le site de l'installation de nouveaux projets résidentiels sur les terres agricoles et d'une augmentation très rapide de la population urbaine. Le quartier de Mỗ Lao accueille un grand nombre d'immigrants, à la fois originaires du centre ville, des jeunes couples à la recherche d'un nouveau logement, que des migrants ruraux et est l'endroit avec le taux d'urbanisation le plus rapide dans l'arrondissement de Hà Đông au cours de la période 2009-2019. J'ai habité dans le village de Mỗ Lao depuis ma naissance jusqu'en 1998 dans une maison traditionnelle du Nord Vietnam. À cette époque, le village était entouré de rizières. Cette maison traditionnelle a été détruite et sa terre morcellée en plusieurs lots pour être vendue à des personnes extérieures pour la construction de nouvelles résidences, comme cela se passe dans les villages urbains de la ville. J'ai pu ainsi observer les nombreux changements dans ce village en pleine refonte métropolitaine depuis le début des années 2000. La plupart des maisons traditionnelles ont disparu dans ce village, et en plus on assiste à la construction informelle de logements le long de la rivière Nhuệ depuis des années 90.
Puis j'ai eu l'opportunité de vivre dans une tour de nouvelle zone urbain du quartier Mỗ Lao de 2018 jusqu'à aujourd'hui. Cette KĐTM a été mise en service depuis des années 2010 et il n'y a pas encore de recherche sur ce type de KĐTM. Cette nouvelle expérience dans la tour du KĐTM Mỗ Lao m'a aidé beaucoup pour analyser le changement du mode de déplacement des habitants.
Par ailleurs, j'ai eu l'occasion de travailler dans l'arrondissement de Tây Hồ de 2011-2015, dans le domaine de l'architecture et l'urbanisme, expérience qui a participé à ma formation pour l'étude de l'évolution de ces zones en pleine croissance urbaine. Par ailleurs, en tant qu'enseignante en architecture à l'Université Đông Đô, j'ai participé à des projets de préservation des villages traditionnels dans la périphérie de Hà Nội. Cela m'a aidé à mieux comprendre l'urbanisation des villages péri-urbains de Hà Nội et le changement des pratiques des habitants.

- **Des entretiens sur les différences quartiers**

Pour bien mener notre recherche, j'ai choisi plusieurs zones urbaines différentes pour observer et faire des entretiens avec les habitants. Environ 200 entretiens directifs et semi-directifs ont été réalisés, choisis en fonction des différentes situations des quartiers et de leur niveau d'urbanisation afin de montrer la diversification des pratiques de la marche à Hà Nội et des politiques pour la fabrication des lieux de la marche (voir annexe entretiens réalisés).
+ Première série d'entretiens : fin 2017 début 2018. A cette époque, j'habitais encore dans le village de Trung Kính Hạ, et j'ai pu réaliser des entretiens avec des habitants dans ce village, principalement avec des piétons dans la rue principale du village. J'ai fait quelques entretiens et observations sur KĐTM Trung Hòa - Nhân Chính, situé à côté du village. Environ 85 entretiens directifs ont été réalisés pour clarifier les habitudes de marche des habitants. J'ai fait passer un questionnaire en ligne à destination des jeunes.
+ Deuxième série d'entretiens : fin 2018 jusqu'en fin 2020. Durant cette période, j'habite dans la tour Mulberry Lane de KĐTM Mỗ Lao, mise en service depuis 2013. Cette nouvelle expérience

m’a beaucoup aidé pour analyser la marche des habitants dans les nouveaux quartiers de Hà Nội. Dans ce quartier, il est facile de parler aux gens et d'apprendre à connaitre les nouvelles habitudes des piétons à Hà Nội.

Comme tout le monde ici, je vais faire mes courses à pied le matin vers 6 heures pour acheter des aliments frais pour préparer le petit-déjeuner et, ceci parfois à plusieurs moments de la journée. Le matin après avoir amené des enfants à l'école, les grands-parents et les femmes de ménages se réunissent dans la rue en groupes pour discuter ou l'après-midi avant d'aller chercher les enfants à l’école vers 16 heures, et d’aller préparer le diner. Ce sont les moments où je peux leur parler facilement. De plus, j’ai également discuté avec les habitants dans les tours de KĐTM qui apportent des produits de la campagne pour vendre dans leur KĐTM.

J’ai passé beaucoup de temps à marcher chaque week-end et faire des entretiens avec les marcheurs dans les *quartier piéton, devenues* les "vitrines" de la ville, comme le quartier piéton Hoàn Kiếm, l’allée Láng ou le quartier piéton Trinh Công Sơn. Dans chaque site, j’ai réalisé environ 30 entretiens avec des personnes d'âges différents. J’ai aussi rencontré des spécialistes de l’aménagement urbain, comme E. Cerise de Paris-Région Expertise pour connaitre l’objectif de ces quartiers piétons.

De septembre 2019 à janvier 2020, j’ai mené des entretiens sur la marche auprès des utilisateurs des transports publics, à plusieurs arrêts de bus tels que : le pôle d’échange de bus Long Biên, l’arrêt de bus à l’opéra de Hà Nội…et sur certaines lignes de bus comme BRT1, le bus 02 à des moments différents dans la journée. Ensuite, pour connaitre mieux les besoins en bus des travailleurs qui habitent dans les KĐTM à l’écart de Hà Nội, j’ai enquêté auprès des utilisateurs des bus privés de la KĐTM Ecopark à Hưng Yên.

Enfin, pour clarifier le système de gestion des espaces piétons, j’ai sélectionné plusieurs types d’espaces publics en divers sites pour montrer la diversification des cas d’appropriation d’espace piéton. Le lac Trung Văn et l’espace public des KĐTM Trung Hòa et KĐTM Mỗ Lao, ont donné lieu à plusieurs jours d’observation et d’entretiens avec de nombreux d’acteurs qui participent à la fabrication d’espaces urbains.

Les KĐTM ont des caractéristiques différentes, selon la période à laquelle elles ont été construites, le type d’investisseurs et la catégorie sociale visée. Elles accueillent des personnes de différentes classes sociales, donc nous avons observé et avons fait également des entretiens des personnes dans différents KĐTM. Par exemple, la KĐTM Ciputra est une *gate communities*, c'est la seule zone urbaine où les trottoirs ne sont pas utilisés à des fins commerciales et à des vendeurs de rue car elle est interdite à cette catégorie de personnes. En revanche, la KĐTM Mỗ Lao accueille de nombreux Viet Kiêu, les Vietnamiens de l’extérieur, ayant un niveau de vie relativement plus élevée que la moyenne des hanoiens, la KĐTM Ecopark s’oriente vers un environnement écologique et vert et y résident surtout des classes sociales moyennes et supérieures, tandis que KĐTM Trung Hòa, une des premières de de Hà Nội, est beaucoup plus hétérogène sur le plan sociale et ouverte sur l’extérieur. Enfin, la KĐTM Time City est considérée comme la ville du futur avec ses grandes tours et ses services privatisées haut de gamme.

- **Utilisation des articles des journaux**

Dans une grande partie de cette thèse, j'utilise des informations issues d'articles de journaux quotidiens en lignes sur lesquels l'État Vietnamien exerce un réel contrôle tels que : VOV giao thông, Nhân Dân, Dân Trí, VNexpress.net, Vietnamnet, Tuổi Trẻ, Kinh Tế Đô thị. J'ai fait ce choix, car de nombreuses thématiques concernant le changement urbain y sont traitées : les espaces publics, l'impact de l'urbanisation rapide, les inégalités, même si de nombreux chercheurs occidentaux s'interrogent souvent sur la crédibilité des articles rédigés sous le filtrage strict du Parti communiste vietnamien (PCVN). Je vais montrer ici pourquoi j'utilise autant d'informations dans ces journaux et si elles sont fiables. D'abord, on sait que « le Vietnam demeure un pays dans lequel les médias et la presse sont soumis à un filtrage strict des information diffusées, les organes de contrôle de l'appareil Étatique et les services de propagande du Parti communiste vietnamien (PCVN) jouant le rôle de gardiens du système politique » (Candice Trần Đại, 2018). Les presses privées ne sont pas autorisées au Vietnam. Pour obtenir le permis de publication et de diffusion, un organe de presse doit trouver dans le secteur public un organe-garant, issu des institutions du Parti-État (ministères, cellules du Parti, services publics et administratifs, entreprises étatiques) ou encore des organisations de masse : associations de femmes, de vétérans, de jeunes communistes, de personnes âgées, d'hommes d'affaires, etc. ; en d'autres termes, toutes les « organisations de façade » (Arendt, 1972, p. 130). En 2014, il y a 838 organes de presse écrite (1 111 publications), 90 publications en ligne, 67 radios et télévisions et près de 18 000 journalistes détenteurs de la carte de presse[2]. Cependant, dans le nouveau contexte de la mondialisation, les deux tiers des Vietnamiens nées après 1975 utilisent internet[3], et les médias traditionnels, les journaux devraient évoluer, les presse de l'État sont devenus plus critiques et donnent des informations plus fiables car le gouvernement sait que les gens peuvent accéder à d'autres sources d'information (Candice Trần Đại, 2018). Par conséquent, les médias et la presse devraient fournir des informations exactes dans les domaines social, culturel et économique, cela est aussi un moyen pour l'État- Parti de regagner la confiance des citoyens, de cela dépend sa survie. Cependant, il y a encore des limites pour certains sujets « sensibles » sur lesquels des questions de crédibilité sont soulevées dans ces journaux comme : les hommes politiques vietnamien, le système PCVN, la relation entre le Vietnam et la Chine, etc… ce sont des sujets que le seul État-Parti se charge de couvrir, donc la question de la crédibilité des informations se pose. Les journalistes et les journaux d'État connaissent bien leurs limites et ne franchissent pas cette ligne rouge (ibid.).
Les informations des articles que j'utilise dans cette thèse n'appartiennent pas à des sujets politiques « sensibles » ni liés à la survie du PCVN. Contrairement aux sujets « sensibles », les informations que j'ai utilisées dans ma thèse peuvent être fiables, car elles sont les sujets que l'État- Parti dirige pour avoir les informations exactes afin de créer la confiance des habitants. Elles ont été filtrées

[2] Rapport du ministère de l'Information et de la Communication (2014), p. 21 : http://baodientu.chinhphu.vn/Bo-nganh-tong-ket-nam-2014/Bao-cao-tong-ket-cong-tac-nam-2014-cua-Bo-Thong-tin-va-Truyen-thong/216686.vgp.
[3] Le Vietnam compte 50 millions d'utilisateurs d'actif d'Internet en 2017

par plusieurs associations de l'État pour éviter que les habitants aient les informations exactes des bloggeurs dissidents. Deuxièmement, elles ont également été confirmées par des sources des habitants ou bloggeurs dissidents et bloggeurs politique, y compris des articles liés à la condition de vie, l'environnement, la pollution, l'urbanisation, la santé... On peut voir que l'avènement des presses et des médias a certes permis au pouvoir politique de se mettre à l'écoute de l'opinion publique, d'être plus informé, mais plus que cela, ils ont développé un esprit de critique authentique et une volonté claire de participer au débat sur les sujets d'intérêt public. Comme l'a dit Candice Trần Đại : « L'avènement d'Internet et des médias sociaux au Vietnam a eu pour conséquence de faire évoluer la relation de la société vietnamienne au politique, dans le sens ou cette relation ne s'inscrit plus simplement dans une verticalité à sens unique, c'est-à-dire selon une approche verticale descendance (top-down) mais également dans une démarche ascendante (bottom-up) ».
Voici quelques-uns des journaux dont j'ai pris les informations dans ma thèse :
Nhân Dân, Dân Trí, VNexpress.net, Vietnamnet, Tuổi Trẻ : qui fournissent quotidiennement des informations ponctuelles sur les questions d'intérêt public, les sujets liées à l'urbanisation et les conditions de vie des habitants.
Des journaux des Ministères : Báo Xây Dựng du ministère de construction, ou VOV giao thông : le journal spécialisé de transport Việt Nam…

Organisation de la thèse

Cette thèse s'organise en trois parties. Dans la partie 1, j'explique les raisons de la réduction de l'espace piéton dans la ville en présentant l'histoire de fabrication urbaine et les politiques de développement la ville. Dans la partie 2, je me focalise sur les projets de piétonisation de la ville et leur mise à l'épreuve par les pratiques des habitants dans les différents quartiers urbains. Ensuite, la troisième partie revient sur la politique de gestion de l'espace public ainsi que sur les pratiques de plusieurs acteurs autour cette espace.

Le manque d'espaces piétons est lié à la croissance urbaine à Hanoi depuis Đổi Mới et la fabrication d'une ville qui favorise les véhicules motorisés

La première partie est intitulée « Tension entre la réalité des piétons et le modèle d'une ville qui ne redonne plus la place à la piétonisation ». Dans le chapitre 1, j'analyse les changements de politique de l'aménagement urbain depuis la période féodale jusqu'à celle du post Đổi Mới, pour aborder les problèmes d'aménagement de la ville liés au déclin des piétons et de l'espace piétonnier. La raison de ce déclin est liée à deux phénomènes : une pression sur les services et les logements. En fait, l'arrivée des migrants après le Đổi Mới a exercé une pression sur les logements dans l'hyper-centre urbain. Le gouvernement n'a pas alors la capacité à créer des logements pour la population, et l'a encouragé à auto-construire et à densifier les anciens villages urbains et a fait appel à des investisseurs privés pour la fabrication de grands ensembles urbains, les KĐTM

(nouvelles zones urbaines). Ces dernières sont construites sur de larges pans de rizières ou sur les friches industrielles en zone péri-centrale, selon différents types de formats. Cependant, ces nouvelles zones urbaines sont alors directement inspirées de modèles internationaux sans qu'aucune attention ne soit accordée aux villages préexistants créant ainsi un urbanisme fragmenté avec de nombreuses coupures dans les trames viaires qui limitent la circulation à pied. La création des grands axes et grandes avenues qui favorisent la circulation des véhicules motorisés, a limité les déplacements à pied inter-villages. Cependant, nous voyons toujours l'existence de la marche-santé dans les tous quartiers de la ville.

Le Chapitre 2 intitulée « Civilisation urbaine » et croissance urbaine : du discours à la pratique ». Ce chapitre présente la tension entre d'une part les problèmes de la réduction et de la nuisance de l'utilisation des espaces piétons et, d'autre part, l'édification d'une ville « civilisée » et « moderne » de l'État. On voit bien que la croissance urbaine et les déplacements motorisés augmentent la pression sur l'espace urbain. Je montre combien les espaces résidentiels sont réduit dans tous les anciennes parties de la ville et les rues encombrées par les commerces, les vendeurs ambulants, le parking et les activités des habitants…

D'autre part, l'espace public pour la marche-loisir est réduit fortement depuis Đổi Mới, en raison de l'urbanisation par le haut (les nouvelles zones urbaines s'installent sur les rizières des zones péri-urbaines) et l'urbanisation par le bas, le développement des constructions informelles qui empiètent sur les espaces de jardin, les plans d'eau, les espaces publics. Ces lacs ont une fonction de drainage pendant la saison des pluies à Hanoi, leurs abords servent également pour la marche-santé des citadins surtout les personnes âgés (tôt le matin, tard après midi) depuis longtemps. En essayant de créer l'image d'une ville civilisée et moderne, le régime de Hà Nội veut démontrer sa capacité à orchestrer la production de la ville, et des territoires en général, en répondant aux attentes de modernité et de civilisation de la population.

Cependant, pour avoir l'image d'une ville *civilisée* et *moderne*, le gouvernement doit promouvoir la marche à pied comme les villes occidentales. La marche devient donc l'élément important dans les projets d'urbanismes. Dans cette ville *civilisée*, les vendeurs ambulants - le symbole de la campagne devait être supprimé- sont considérés comme responsables du manque de place pour la circulation des piétons.

Les autorités cherchent plutôt à présenter une image d'espace piéton d'une ville civilisé et moderne au rang métropole internationale qu'à améliorer la condition de la marche

Dans la deuxième partie, j'analyse les politiques de piétonisation de la ville de l'autorité et les pratiques des piétons depuis l'époque Đổi Mới.

Dans le chapitre 3, j'analyse les projets de piétonisation de la ville. Dans le contexte d'intégration du Vietnam dans l'économie mondiale, le Vietnam est obligé d'appliquer les règles internationales, définies par les pays développés. Cependant, il doit aussi développer l'économie du pays. Ainsi, d'une part, le gouvernement encourage la construction et l'industrie, d'autre part, le gouvernement encourage la création d'espaces urbains « xanh, sạch, đẹp » (verts, propres, beaux).

On voit de plus en plus de projets urbains, dans lesquels l'aménagement de l'espace piéton est l'élément important dans le plan de développement une ville civilisée et moderne. Cependant, les modèles empruntes aux pays développés rencontrent plusieurs difficultés concernent l'économie urbaine et la culture vietnamienne. Dans plusieurs projets j'analyse la tension entre les volontés étatiques et provinciales et la réalité de leur mise en œuvre sur le terrain ainsi que les contradictions entre ces projets et le développement de la marche à pied : le programme de nettoyage des trottoirs ; l'élargissement de la capitale et le besoin en transports en commun que l'État n'a pas les moyens de financer ; le développement du corridor vert dans un contexte de financiarisation du foncier et du manque de moyens de l'État et de la province pour mettre en œuvre le Schéma directeur de la capitale ; la mise en place d'espaces piétons le week-end ; le projet d'interdiction des motos dans le centre et le péri-centre, tout en faisant construire des parkings par des investisseurs privés.

Tous les initiatives ou projets qui devraient accompagner l'augmentation du nombre de piétons dans les rues créent souvent des problèmes et semble rater leur cible. Tous cela pose encore les questions d'utilisation des espaces piétons à Hà Nội, car il y a un écart entre le plan d'aménagement et la pratique des citadins.

Dans le chapitre 4, j'analyse l'évolution des espaces piétons dans les villages urbanisés et les KĐTM, notamment dans les nouveaux espaces publics créés par les autorités et les pratiques des citadins dans ces espaces. L'espace public piétons est transformé et modifié par le concept de la ville mis en place par les autorités et par les nouvelles pratiques urbaines.

Je mets en avant les contradictions entre les visions que les autorités ont des espaces publics et les pratiques des piétons sur ces espaces. Afin de créer une ville civilisée, les autorités concentrent leurs efforts sur la création de maisons culturelles tout en supprimant les marchés traditionnels. Cependant, ces projets n'atteignent pas leurs objectifs, les habitants des classes populaires et moyennes gardent encore l'habitude d'acheter aux marchés spontanés tandis que l'émergence des supermarchés et des centres commerciaux a cependant créé de nouveaux espaces de promenade publique dans la ville qui manque d'espaces publics.

Dans les KĐTM, on voit des changements de mode de vie, des nouveaux types de marche sont progressivement créés. Dans les tours des KĐTM très hétérogènes sur le plan social, les relations de voisinage sont moins développées que dans les villages. Dans les KĐTM accueillant des classes plus populaires, des espaces communs et des couloirs sont utilisés pour les activités privées, comme au village. Dans les nouveaux espaces verticaux de la ville, nous pouvons voir des piétons livrer des marchandises, des enfants marchent pour aller aux cours du soir, des services de coiffure, des magasins d'alimentation, des cours du soir ou le week-end privés qui se forment. Les tours de KĐTM ne sont pas seulement pour vivre, mais elles servent aussi à des fins de commerce. Les femmes de ménage ou les grands-parents emmènent les enfants à l'école à pied. On retrouve la vie comme dans un village mais à la verticale. Une nouvelle forme urbaine est née, des nouveaux types de piétons sont apparus dans ce village vertical. La fonction commerciale d'une ville marchande traditionnelle continue dans les KĐTM.

Il y a un système d'arrangement à tous les niveaux, entre tous les acteurs dans la fabrication les espaces piétons

La troisième partie aborde la question de la gestion de l'espace piéton ainsi que les rapports que les citadins et les investisseurs privés développent avec ces espaces sur lesquels ils se déploient. En effet, les politiques de développement de la ville s'accompagnent d'importantes tensions de la récupération/libération des terres ou encore de celui des espaces piétons convoités par les habitants, les autorités et les investisseurs privés cherchant toujours plus d'opportunités foncières dans un espace de fait limité.

Dans le chapitre 5, je m'intéresse aux questions de gouvernance des espaces publics piétons. En raison du manque de capitaux, les autorités de la ville ont fait appel à des investisseurs privés pour participer à la gestion de ces espaces, mais très peu d'investisseurs sont intéressés en raison de leur faible rentabilité. Les plans d'aménagement locaux sont modifiés (ou infléchis) dans les projets réalisés par des investisseurs privés. Ils cherchent régulièrement à modifier les espaces publics piétonniers afin d'augmenter leurs profits. Pour comprendre ce phénomène, nous avons choisi des cas variés du centre à la périphérie pour analyse. Dans tous les cas, la collusion entre les autorités locales et les investisseurs pour transformer l'objectif de ces espaces publics est avérée.

Ensuite j'analyse les modalités très différentes des mesures d'application des règlements de gestion des trottoirs dans différents quartiers. L'application les règles est très stricte dans certains quartiers tandis d'autres sont plus tolérance. Afin de mieux gérer le trottoir, les autorités ont décentralisé leur gestion aux quartiers (phường) laquelle s'accompagne de l'augmentation des groupes d'intérêt pour partager les profits. Les autorités locales, les mafias et les habitants s'arrangent entre eux pour réaliser leurs intérêts.

Dans le chapitre 6, j'analyse les projets d'expropriation de terrain pour construire des espaces publics et les difficultés rencontrées en raison de l'appropriation de ces espaces par les habitants. Dans tous les cas, les habitants cherchent un moyen pour privatiser le terrain public pour obtenir une compensation. Je démontre que la collusion entre tous les acteurs : les habitants et les autorités locales, entre les habitants et les investisseurs privés participent à ce processus d'occupation des espaces publics, notamment les trottoirs, à des fins individuelles et privées. Les vendeurs ambulants et les commerces doivent souvent développer des relations (quan hệ) avec les autorités locales par le moyen d'enveloppes, mettant ainsi en péril tous les programmes de nettoyage des trottoirs. La coexistence des territoires ruraux et des territoires urbains dans la ville de Hanoi favorise l'utilisation des modes de règlements villageois dans les affaires locales qui s'appuient sur le *thông cảm* (sympathie) des autorités locales à l'égard des habitants en difficultés qui en remerciement leur montrer leur *tình cảm* (affection) pour leur compréhension. Ce phénomène est populaire dans la société vietnamienne dans tous les domaines.

PARTIE 1. TENSION ENTRE LA RÉALITÉ DES PIÉTONS ET LE MODÈLE D'UNE VILLE QUI NE LEUR DONNE PLUS DE PLACE

CHAPITRE 1. COMMENT LA POLITIQUE URBAINE DEPUIS L'ÉPOQUE POST-ĐỔI MỚI LIMITE L'ACCÈS DES PIÉTONS

1.1. Hà Nội, une ville deltaïque millénaire très densément peuplée

1.1.1. Hà Nội, une ville composée en partie de villages

Avant la construction de la capitale Thăng Long (ancien nom de Hà Nội) en 1010, le site était constitué de terres fertiles, et était très peuplé. Thăng Long était composée de deux zones principales, le centre-ville constitué de la Citadelle et du quartier marchand, et les villages péri-urbains. Dans la Citadelle, centre administratif et politique du pays, vivait l'empereur et sa cour. Attenant à la citadelle, le marché, ou Kẻ Chợ, regroupait les rues de métier reliées aux villages de métier du delta du fleuve Rouge. Le vieux quartier de Hà Nội, anciennement connu sous le nom de quartier des 36 rues et corporations, s'est formé à partir d'anciens villages qui se sont densifiés à partir du XVIIe siècle, tout en conservant leur aspect rural. Ils ont formé peu à peu des *phường* ou quartiers. **Phố** en HánViệt (sino-vietnamien) fait référence aux rues commerciales ou aux lieux de vente des *phường* (corporations) à Thăng Long - Hà Nội. Le long du fleuve Rouge, par les débarcadères, les productions agricoles et artisanales approvisionnent les marchés et rues de métier, reliant ainsi les campagnes à la ville. Autour de la ville, des villages denses et pluri-actifs (une ceinture verte qui approvisionne la capitale en produits frais et artisanaux) s'urbanisent grâce à leurs échanges.

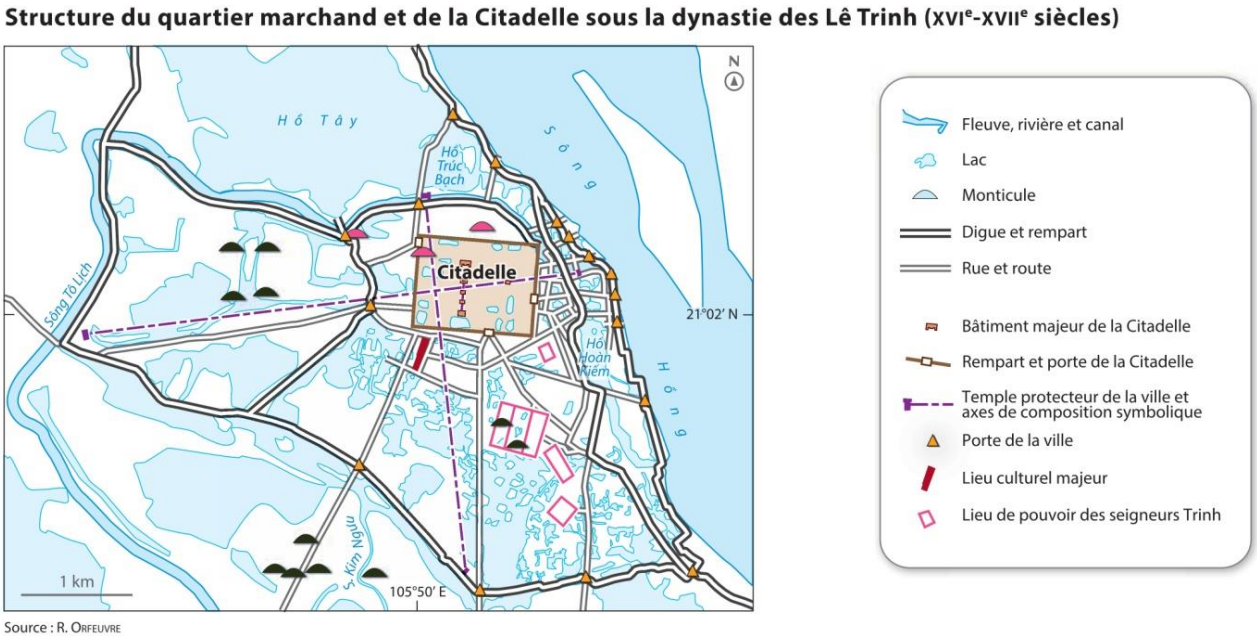
Après plusieurs changements de capitale, en 1010, le roi Lý Thái Tổ (Lý Công Uẩn) déplace la capitale de Hoa Lư[1] (Ninh Bình) à Thăng Long[2] (rồng bay lên). En accord avec les principes de Cao Biền (général Chinois, amateur de géomancie et gouverneur général du Nord Viet Nam au IXe siècle), le site de la citadelle de Hà Nội est choisi selon les règles de la géomancie. Située à l'intérieur de la boucle du fleuve Rouge, elle est protégée par un rempart artificiel à l'ouest ; elle profite d'une orientation nord/nord-ouest et sud/sud-ouest ; son centre (*Kính Thiên*) correspondait au *Nùng Sơn*, tertre sacré longtemps considéré comme le palladium de la cité ; et enfin, elle bénéficie d'un système de protection magique (mirador Cột Cờ au sud, butte artificielle de Tam Sơn dédiée à Saturne au nord, *Khán Sơn* à l'ouest, reliefs légers à l'est) (Huard & Durand, 1954). L'architecture de Hà Nội ne cesse de changer. Les agriculteurs qui peuvent aussi être des artisans regroupés dans des villages de métier vivent en périphérie de la cité et alimentent cette dernière. La ville de Hà Nội s'est étendue sur ses marges, intégrant les villages à des rythmes variables dans ce milieu très vulnérable aux inondations et sous la menace des crues du fleuve Rouge.

Son extension sur ses périphéries s'est effectuée selon des modalités variables tout au long de l'histoire, en fonction de la nature de la politique d'aménagement de l'État en place, du modèle d'urbanisme sur lequel il s'appuyait, des activités économiques des villages et de la particularité des autorités locales à la tête des villages. Si à l'époque impériale, le modèle urbain promu fut une

[1] Hoa Lư a été la première capitale de l'État féodal central du Việt Nam. Aujourd'hui, Hoa Lư est un district rural situé au centre de la province Ninh Binh

[2] Ancienne nom de Hà Nội. Thăng Long en sino-vietnamien signifie : le dragon prend son envol (rồng bay lên)

intégration des villages dans les limites administratives de la ville, à l'époque coloniale (1873-1945), puis à l'époque collectiviste (1954-1986), on assiste à une séparation nette entre ce qui était défini comme urbain et comme rural avec des plans d'aménagement ciblés sur la ville-centre.



Carte 1-1 : Structure du quartier marchand et de la Citadelle sous la dynastie des Lê Trịnh XVIe-XVIIe siècles (source : R. Orfeuvre in Fanchette (eds), 2015)

Durant cette dernière période, le développement rural fut privilégié et les populations villageoises strictement contenues dans leurs campagnes (Fanchette, 2015). Jusqu'au début du XXIe siècle, les relations entre Hà Nội et ses villages sont toujours aussi intenses même si le processus de métropolisation dans lequel Hà Nội est engagé depuis les années 2000 modifie les modalités de ces rapports. Cependant, la présence de nombreux villages urbains dans la trame urbaine renforce l'hétérogénéité de la ville, à la fois sur le plan social et urbain. Ces villages aux ruelles en lacis, étroits et sans trottoirs, souvent pas ou peu carrossables, constituent un défi aux autorités pour moderniser et élever cette ville millénaire au rang de métropole.

1.1.2. L'espace piétonnier urbain de Hà Nội : la naissance du trottoir

Jusqu'au règne de l'empereur Tự Đức (1847-1883), seules quelques rues sont pavées de briques, comme Hàng Chiếu et Mã Mây dans le quartier des 36 rues et Corporations. Les autres rues sont principalement en terre. Il n'y a pas de trottoirs, pas de fossés de drainage, donc après chaque pluie, la chaussée est boueuse. Dans le quartier des "36 rues", les commerçants ont fait recouvrir les rues, ils ont également couvert de tuiles les toitures afin de protéger les bâtisses des fortes précipitations. Chaque fois qu'une charrette passe, les piétons doivent s'écarter sur les bas-côtés, pour se protéger

des éclaboussures et de la boue. Il n'y a pas de règle de circulation dans la ville, les piétons, les pousse-pousse, les charrettes à bras et les voitures circulent librement sur la chaussée.



Illustration 1-1 : Rue Hàng Chĩnh – quartier des 36 rues (photo : Hocquard 1984-1985)

- **Le système d'infrastructures hérité de la période coloniale**

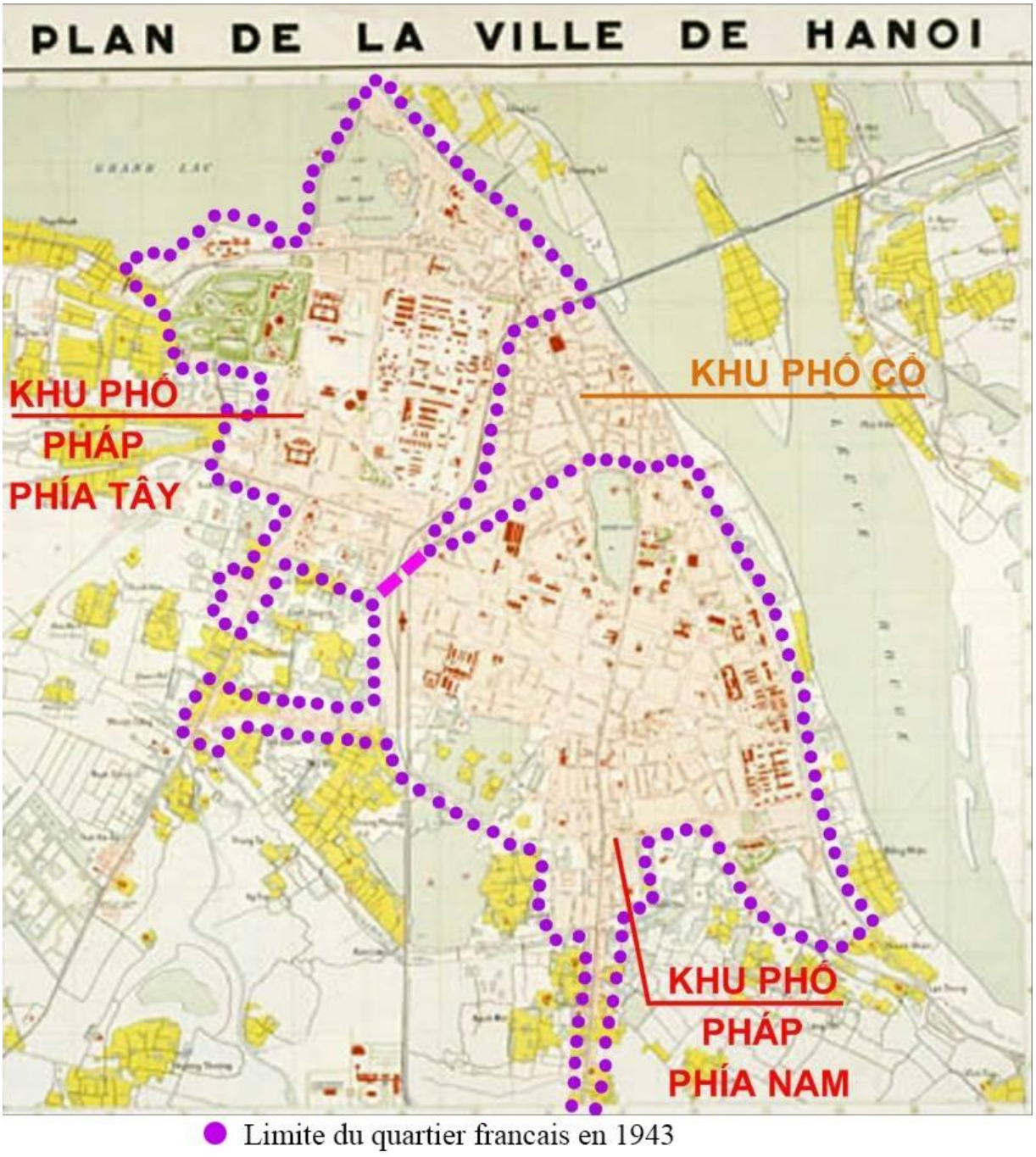
Avant 1890, le Vietnam, pays féodal et peu développé, n'a pas bénéficié d'aménagements du territoire majeurs. Avec l'arrivée des Français, à partir de 1890 et jusqu'à 1945, plusieurs programmes de « mise en valeur » du territoire ont été mis en place, notamment dans le domaine des transports. Voies ferrées, routes bitumées, endiguements de rivières, construction d'aérodromes ont en effet donné au Vietnam une base solide pour l'appropriation de son territoire. Après la prise de Hà Nội en 1882 par les colonialistes français, l'administration entreprend le revêtement des routes et des voies de circulation, en commençant par les abords du lac Hoàn Kiếm. Une route fut construite autour du lac et une autre menant au quartier français ou Đồn Thủy fut élargie. Fin 1885, la rue Hàng Khảm (qui comprend les actuelles rues Tràng Tiền et Hàng Khay) est achevée. Sa largeur est de 16-18m, la chaussée est recouverte d'asphalte, et les trottoirs sont pavés en brique et plantés d'arbres pour protéger du soleil. Le premier trottoir de style urbain occidental est construit le long de la rue Hàng Khảm. Suite à la création des nouvelles rues dans le quartier « Français », Ngô Quyền, Lê Lai, Lê Thạch, Cổ Tân, le gouvernement de la ville installe de larges trottoirs ombragés et plantés d'arbres.



Illustration 1-2 : Quartier français au sud du lac Hoàn Kiếm en 1930 (auteur inconnu, source : photo documentaire, urbanist Hanoi)

La construction du nouveau quartier français à l'ouest et au sud du lac Hoàn Kiếm est largement inspirée de l'architecture et de l'urbanisme européens (plan hippodamien, en créant des îlots de forme carrée ou rectangulaire). Les bâtiments ressemblent le plus souvent à ceux rencontrés à Paris mais ils se distinguent néanmoins de ces derniers par des volumes moins généreux (Ex : opéra de Hà Nội, cathédrale de Hà Nội). Désireux de faire un petit Paris à Hà Nội, les autorités coloniales ont également pris de nombreuses décisions pour rénover le quartier dit des "36 rues". Plusieurs interdictions et règlements sont alors formalisés, parmi ceux-ci on peut citer l'interdiction de construire des habitations à base de végétaux (toitures en feuilles de palmes par exemple) ou encore l'obligation de prévoir un espace pour le trottoir et le fossé de drainage lors de leur construction. En 1897, le gouvernement aménage 45.500 mètres de rues dans le quartier des « 36 rues », mais nombreuses d'entre elles sont encore en terre sans trottoir. Dans son livre « L'Indochine française » (1930), Paul Doumer (gouverneur de l'Indochine de 1897 à 1902) écrit : « Le quartier Anamnèse (quartier des 36 rues) est très étrange, les rues sont étroites, les maisons sont basses, les magasins débordent sur les rues, les gens sont trop nombreux. Cet endroit est vraiment Hanoi » (Doumer, 2016, p.229).

« En 1897, la différence visible entre Saigon « est que la première est déjà une ville constituée qu'il ne reste qu'à améliorer embellir, tandis que Hanoi est une ville nouvelle, où il reste encore beaucoup de travaux à faire » (Doumer, 2016, p.233).



Carte 1-2 : Limites du quartier français à l'ouest et au sud du lac Hoàn Kiếm en 1943 (source : Ashui.com)

Jusqu'en 1925, les trottoirs sont pavés en briques pour un total de 56.594 m^2 : 28.260 m^2 pour le quartier des 36 rues et 28.334 m^2 pour le quartier français (Bulletin Municipal de Hanoi, 1925).
En 1914, le maire publie un décret exigeant que des travaux de construction et de réparation importants dans la ville soient effectués uniquement après avoir reçu l'autorisation des autorités.

Le 30 juin 1907, on dénombre 85 km de nouvelles rues, dont 60 km recouvertes en pierre. À noter aussi que toutes les rues importantes sont éclairées par des lampadaires électriques (Maire de Hà Nội ,1907 ; Phan Phương Thảo, 2017).

- **La gestion des trottoirs et de leur usage par les piétons durant la période coloniale**

A cette époque, les infrastructures de transport à Hà Nội restent désordonnées. Le maire du Tonkin[3] publie le 6 juin 1884 un « Règlement de la sécurité routière » de Hà Nội interdisant la circulation des animaux dans la rue, le matin de 7h à 11h et l'après-midi de 17h à 20h. La loi oblige également les piétons à marcher à droite pour laisser la place aux cavaliers et aux chariots à buffle. Après avoir achevé la construction des routes localisées aux alentours du quartier des 36 rues et de Đồn Thủy (Tràng Tiền, Tràng Thi et Điện Biên Phủ) en 1885, sur la chaussée sont aménagés des rails de chemin de fer où des wagons tirés par âne transportent des armes, de la nourriture et des matériaux dans la ville. Les deux bas-côtés sont laissés à la circulation anarchique des voitures, chariots et piétons.

Depuis que le trottoir existe à Hà Nội, les autorités de la ville réservent un budget spécifique alloué à leur entretien. Le 20 décembre 1889, les autorités du Tonkin publient un décret visant à louer des portions de trottoirs aux personnes autorisées à ouvrir un magasin ou à vendre du café à 40 centimes/m^2. Cet argent sera versé au budget de la voirie. Au début du XXe siècle, les hôtels de luxe sont de plus en plus nombreux dans les alentours du lac Hoàn Kiếm. Les propriétaires d'hôtels louent des pavillons pour ouvrir un café sur la terrasse de l'hôtel. Les Français vivant à Hà Nội et les touristes européens aiment fréquenter les cafés de la ville et se prélasser en terrasse. En plus de la location des trottoirs aux particuliers, les autorités du Tonkin réglementent la forme que doivent prendre ces espaces entre le bâti et la chaussée. L'article 1 d'un décret publié en 1890 précise que « les rues existantes et les rues futures doivent avoir la largeur de la chaussée et du trottoir désignés » (journal Cong Bao du 21 avril 1890).

Dans le quartier des « 36 rues », les trottoirs les plus étroits mesurent 3 mètres, et jusqu'à 4 mètres dans certaines rues. Pour le quartier français à l'ouest et au sud du lac Hoàn Kiếm dans les rues telles que Ngô Quyền, Lê Phụng Hiểu, Hàng Bài, Hai Bà Trưng et Trần Hưng Đạo, le trottoir doit avoir une largeur minimum de 5 mètres et de 7,5 mètres au maximum, la largeur totale des rues du quartier français est d'environ 10 à 30 mètres (NGUYỄN Thừa Hỷ, 2013) et la rue la plus petite (10 mètres) est la rue Trần Quốc Toản (Reinach) (voir carte n°1-3).

Selon les statistiques du magazine « Nature » publiées à Hà Nội en décembre 1925, parmi les véhicules qui passent au pont Long Bien en 1925, le nombre des charrettes à bras a pris la première position avec 1.184 passages, le deuxième était celui des vélos avec 344 passages et le troisième celui des voitures avec 249 passages, mais il n'y a pas de chiffres sur les motos. Le magazine souligne que les charrettes à bras sont la cause de la congestion du trafic sur le pont de Long Bien. Au début des années 1930, les transports publics se développent, avec des bus et des tramways.

[3]Le mot « Tonkin », d'origine sino-vietnamienne est utilisé par la dynastie Lê appelée ĐôngKinh (東京). Au 19ème siècle, le nom « Tonkin » était utilisé par les Français pour désigner le nord du Vietnam.



Carte 1-3 : Plan de la ville de Hà Nội 1928 (source : Cite d'Architecture de Paris)

Le nombre de voitures augmente, mais la plupart des habitants circulent vélos. Cependant, le nombre de pousse-pousse atteint encore près de 3.000 unités car très développé dans le commerce et le déplacement des habitants. Le 2 septembre 1945, le gouvernement de la République démocratique du Vietnam est né et a décidé de supprimer les pousse-pousse – symbole de l'exploitation humaine (Nguyễn Ngọc Tiến., 2017).



Illustration 1-3 : Rue Paul-Bert (Tràng Tiền) en 1940, le premier trottoir de Hà Nội (photo : Harrison Forman)

De 1945 à 1954, après la déclaration d'indépendance du Việt Nam, les infrastructures de transports sont mises au service de la guerre de résistance contre les colonialistes français. Après la révolution d'août, le 28 août 1945, le président Hồ Chí Minh signe officiellement la décision de créer le ministère des Transports du gouvernement de la République démocratique du Việt Nam. Le nouveau ministère concentre ses efforts sur certains points comme la démolition des routes, des ponts, des égouts et des autres systèmes de circulation pour empêcher le transport de nourriture et d'armes à feu par les Français. Des milliers de km de chaussées, des centaines de grands ponts ont été détruits et sont devenus des obstacles limitant les mouvements des militaires colonialistes (Journal du Ministère de Transport, 2014).

1.1.3. L'urbanisation de guerre et le développement des moyens de transport : 1954-1975

Après la reprise de la capitale par les révolutionnaires vietnamiens en 1954, Hà Nội mesure 152 km^2 et comprend 8 arrondissements et districts pour une population totale de 37.000 habitants dans le centre-ville et 16.000 habitants en péri-urbain.
En 1961, le Gouvernement vietnamien approuve l'extension de Hà Nội. Selon cette décision, Hà Nội couvre une superficie de 586,13 km^2 (37 km^2 dans le centre-ville, dans les quatre districts de Ba Đình, Hoàn Kiếm, Đống Đa, Hai Bà Trưng et 363 ilôts ; dans le péri-urbain, sur 549 km^2 les districts de Đông Anh, Thanh Trì, Từ Liêm comprennent 103 communes rurales (xã) et 3 bourgs administratifs (thị trấn)). Au total, la population atteint 913.428 personnes (436.820 au centre-ville et 449.608 dans le péri-urbain).

- **La restauration du système de transport**

La tâche la plus importante du ministère des Transports de l'époque collectiviste a été de restaurer le système de transports endommagé pendant la guerre de 1945-1954, afin de poursuivre le développement économique du Nord et de soutenir la lutte militaire au Sud.

L'urbanisation a été interrompue et des équipements et des habitations ont été gravement détruits par les bombardements américains entre les années 1964 et 1973. À partir de 1965, les habitants de Hà Nội sont évacués (*sơ tán*) vers leurs villages d'origine ou vers ceux d'un voisin ou collègue de bureau. Pour retrouver leur famille, les parents parcouraient des km à bicyclette pendant la nuit (Papin, 2007).

La demande de déplacement augmente mais elle reste encore assez faible car les activités privées sont interdites, l'artisanat dans les villages de métiers décline ou est dans les mains des coopératives gérées par l'État, et il n'y a plus de petits commerces privés dans les rues. Les motifs de déplacement se sont donc restreints aux activités contrôlées par l'État comme aller au travail dans les administrations ou les usines d'État, à l'école ou au marché collectivisé. L'usage du vélo se répand largement dans la population grâce à une élévation du niveau de vie (Godard et al, 1996).



Illustration 1-4 : Hanoi in wartime (photo : Thomas Bilhardt, source : "Hanoi 1967 -1975", the Goethe Institute, 2020)

De 1955 à 1965, le nombre de vélos a connu une croissance annuelle de 22% et de 7% dans les années de 1970. Les vélos assurent une partie importante des déplacements et transports quotidiens des populations et des marchandises. En outre, le réseau des lignes de tramways continue à fonctionner et transporte 37 millions de passagers en 1967 et 32,8 millions de passagers en 1974 (Lưu Đức Hải., 2003). À cela s'est ajouté un réseau de bus mis en place dans les années 1960 avec l'aide des pays de l'Est de l'Europe et de l'Union Soviétique qui compte 25 lignes intra-urbaines et 10 lignes dans le péri-urbain avec un parc de 500 véhicules assurant le transport de 24,3 millions de passager en 1974 (Nguyễn Thiên Phú, 2005).
Ainsi les déplacements urbains étaient divers et s'appuyaient sur les transports collectifs dont le tramway et le bus, le vélo et la marche. Le cyclo-pousse occupe une place non négligeable dans la répartition modale pour le transport des marchandises et des habitants.

- **Une utilisation des trottoirs limitée pendant la période collectiviste**

Après 1954, les anciennes réglementations sur la gestion urbaine à Hà Nội ont été abolies, mais les habitants ont gardé l'habitude de nettoyer les trottoirs. Le loyer des trottoirs a également été supprimé, les cafés d'hôtels et le commerce de rue n'existant plus.
Lorsque les États-Unis ont bombardé le Việt Nam Nord en 1964, les trottoirs de Hà Nội ont commencé à assumer une nouvelle mission. Les gens ont creusé des abris individuels anti-bombardement sous les trottoirs, environ tous les 6 à 8 mètres (voir illustration n°1-5).



Illustration 1-5 : Les abris individuels sur les trottoirs pendant la guerre (photo : Thomas Bilhardt, source : "Hanoi 1967 -1975", the Goethe Institute, 2020)

En janvier 1973, les accords de Paix de Paris sont signés, les États-Unis doivent retirer leurs troupes du Việt Nam et le Nord est libéré de la pression américaine. Dans les rues du centre, la société de gestion de la chaussée a rebouché les abris en ciment, mais dans d'autres rues, ils sont devenus des citernes pour l'eau de pluie. Mêmes les cratères créés par les bombardements sont transformés en mares servant à l'élevage des poissons. Dans les années 1970-1980, l'aqueduc principal n'est pas raccordé aux habitations individuelles. Les citadins doivent alors creuser et se raccorder eux-mêmes au réseau. Progressivement, le trottoir devient un lieu de vie comme un autre. On y lave ses légumes, ses vêtements, on s'y prélasse un peu aussi.

1.2. De la ville socialiste à la métropole régionale

1.2.1. Collectivisme et politique anti-urbaine des autorités de Hà Nội

- **L'autoritarisme de la gestion économique et démographique pendant la période collectiviste**

Durant la période collectiviste ou Bao cấp (de 1954-1986), le Việt Nam s'inspire fortement du plan économique soviétique. Le marxisme-léninisme est considéré comme une idéologie guidant les actions du Parti communiste du Việt Nam et du gouvernement pour amener le pays au socialisme[4]. Jusqu'à aujourd'hui, le marxisme-léninisme est étudié et considéré comme le sujet principal du système d'enseignement supérieur au Việt Nam.

***Thời bao cấp* (la période d'économie subventionnée)**

La période Bao Cấp (*bao* : protéger en payant les frais, *cấp* : procurer) correspond à la phase d'économie subventionnée vietnamienne. Cette période est une illustration des erreurs et autres désillusions qui caractérisent la politique économique intérieure vietnamienne de la fin des années 1970 (1976-1980). En effet, en sautant l'étape de développement capitaliste, le pouvoir nord-vietnamien, fort de sa victoire contre la République du Sud Việt Nam, s'impose comme pourvoyeur universel dans un centralisme extrême. Les différentes composantes de la société sont alors privées de toute initiative et le passage de la théorie à la pratique de la « production socialiste » passe par l'élimination de toute forme d'économie privée, familiale et capitaliste. À noter que dans le nord, l'économie subventionnée est lancée dès 1954.
Rapidement, en plus de la mise en place de coopératives, les appareils d'État et du parti, épaulés par les associations de masse, lancent une vaste campagne visant à éliminer le commerce privé, à transformer les entreprises capitalistes de Sài Gòn (le nord étant depuis 1954 sous régime socialiste) en entreprises d'État ou mixtes et à faire adhérer tous les paysans

[4]A partir des années 1920, le marxisme - léninisme a été propagé au Vietnam, puis le Parti communiste du Vietnam a été créé en 1930.

du Sud à des coopératives. Tout cela est organisé par une bureaucratie tentaculaire qui décide, organise, contrôle et finance tout.
Nourriture, mobilier, vêtements, fil à coudre ou encore essence sont à cette période distribués par l'État, tandis que les travailleurs, alors regroupés dans des coopératives (*hợp tác xã)*, perçoivent une rémunération identique à laquelle s'ajoutent des tickets de rationnement (*tem phiếu*). C'est aussi l'époque des « nouvelles zones économiques » (*vùng kinh tế mới*), des défrichements massifs des zones montagneuses peuplées de « montagnards réactionnaires », des prémices de l'industrie lourde ou encore de l'édification d'une nouvelle capitale. Vue par la population, la période *bao cấp* semble moins prestigieuse et surtout plus douloureuse. Dans ce qui ressemble à une privation généralisée et érigée en système, la population est confrontée à la corruption de l'administration et le marché noir se développe. Dans le même temps, certains Vietnamiens – populations Hoa, bourgeoisie compradore, grands capitalistes, classes moyennes – sont persécutés et, d'une certaine manière, poussés à l'exil.
Sur le plan économique, les quatre années passées sous économie subventionnée se révèlent être un échec. Le revenu par tête passe, entre 1976 et 1980, de 197 à 172 dollars, tandis que les exportations passent de 700 millions à 500 millions de dollars sur la même période. La situation fait d'ailleurs dire à Võ Văn Kiệt (vice premier ministre de 1982 à 1991 et premier ministre de 1991 à 1992) que le Việt Nam a pêché par excès d'« impatience » et de « volontarisme », par une tendance à l'élimination plutôt qu'à l'édification de la base technico-matérielle.
Cette période, sans être célébrée aujourd'hui, fait l'objet d'une attention particulière de la part d'une partie de la jeunesse vietnamienne et urbaine. Des cafés à la mode aux ouvrages illustrés en passant par les tee-shirts ou la vaisselle « d'époque », la nostalgie autour de cette période a de quoi surprendre mais présente l'intérêt de rappeler que le Việt Nam a essayé au cours de son histoire de se frayer un chemin sur les voies concrètes du communisme.

Encadré 1- 1 : La période d'économie subventionnée (thời bao cấp)

Entre 1954 et 1986, l'idéologie socialiste exige de créer une ville non marchande ; une ville animée par des activités commerçantes était considérée comme une ville « morte ».
La majeure partie de l'activité économique se déroule dans un cadre planifié par l'État, caractéristique du système communiste. Selon cette politique, le secteur privé a été progressivement supprimé, laissant la place à l'économie dirigée par l'État. Bien que l'économie dirigée existe dans le Nord de la République démocratique du Vietnam depuis 1954, la période *bao cấp* est souvent utilisée pour faire référence à l'activité économique du Vietnam du début de 1976 à la fin de 1986 dans tout le pays avant Đổi Mới.
Dans l'économie collectiviste, les produits sont distribués selon le système des tickets (*tem phiếu*) établi par le gouvernement, ce qui limite l'achat ou la vente de marchandises sur le marché, et le transport de marchandises d'un lieu à un autre (voir encadré n° 1-1). L'État est la seule force qui peut décider de distribuer des produits, de limiter l'échange en espèces. Le système d'enregistrement des ménages a été mis en place au cours de cette période pour distribuer des denrées alimentaires par habitant, notamment le registre de riz (*sổ gạo*) qui spécifie la quantité et

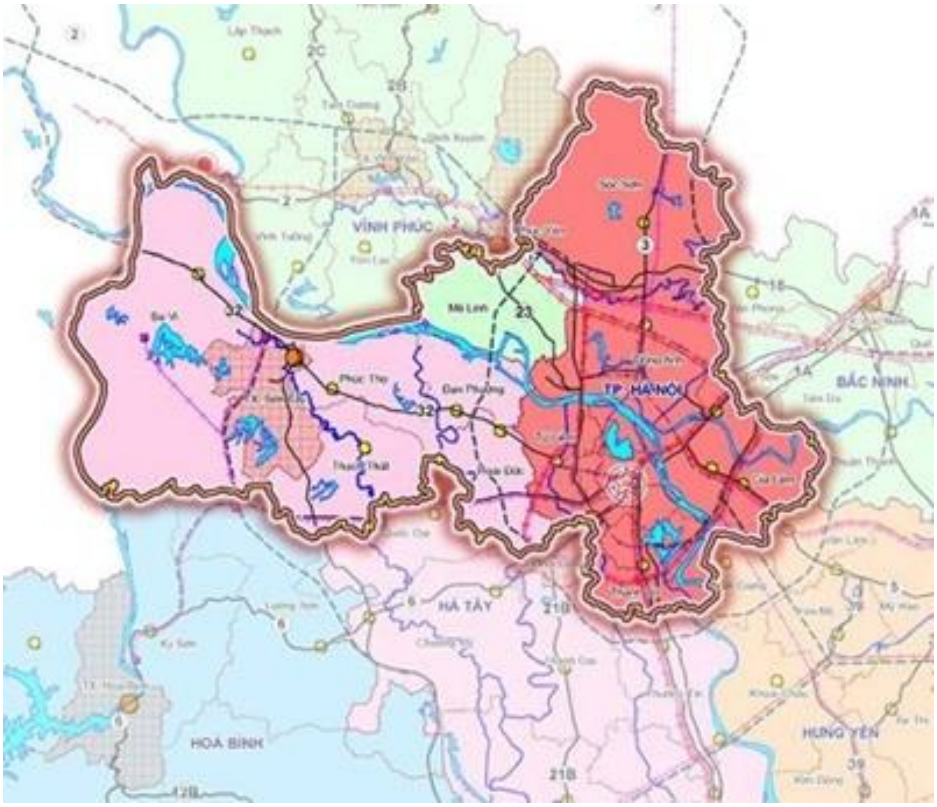
les produits qu'il est permis acheter. L'échange en espèces était limité si bien que même les plus fortunés pouvaient être affamés. Supermarchés ou marchés sont quasi inexistants.
Un autre jalon important de l'histoire révolutionnaire vietnamienne est la période de la réforme agraire (*cải cách ruộng đất*) de 1954 à 1956.
Cet épisode tragique de l'histoire vietnamienne laisse encore aujourd'hui des traces dans la société. Source de divisions, d'injustices et surtout d'inhumanité, la réforme agraire a dévoilé brutalement le visage du totalitarisme vietnamien. Pensée comme une redistribution équitable de la ressource foncière, cette politique avait également une visée stratégique sur le plan militaire : motiver la population dans la lutte contre l'occupant français. Il n'est donc pas exagéré de dire que la terre a été le levier et la condition de l'engagement de la population dans la guerre contre le colonialisme. À l'époque coloniale, 70% des surfaces agricoles sont détenues par 15% de la population : les propriétaires fonciers (*địa chủ*) (Lê Mậu Hãn, 2007). Alors que les individus reconnus comme étant des propriétaires fonciers étaient exécutés, les membres de la paysannerie subissaient également les foudres d'un système à la dérive totale. Les responsables politiques de la réforme agraire (au premier titre desquels on trouve le secrétaire du PCV, Lê Duẩn) encouragèrent les séances d'accusation publique (*đấu tố*) et divisèrent la population en cinq classes (les « cố nông » ou paysans sans terres et paysans prolétaires ; les « bần nông » ou paysans pauvres ; les « trung nông » ou paysans moyens ; les « phú nông » ou paysans riches et enfin les « địa chủ », propriétaires terriens). Si certains étaient épargnés par bienveillance (chiếu cố), d'autres, à Hà Nội notamment, étaient contraints d'abandonner leur demeure à l'État s'ils voulaient conserver la vie.
À cette époque, à cause de la famine qui sévissait à la campagne, de nombreux Vietnamiens migrèrent vers Hà Nội et s'installèrent dans le quartier des 36 rues. Une ancienne villa bourgeoise pouvait alors accueillir 10 familles. Beaucoup d'habitants du vieux quartier d'aujourd'hui sont en fait des migrants ruraux des années 1950 qui, au fil du temps, ont obtenu une régularisation de leur situation. « À partir de 1955, les autorités renvoyèrent à la campagne les familles qui s'étaient réfugiées en ville pendant la guerre ou juste après. Étroitement contrôlés par un livret de famille ou passeport résidentiel (*hộ khẩu*), les ruraux comme les citadins ne pouvaient plus se déplacer librement. Les déplacements provisoires devaient être enregistrés au départ et à l'arrivée, et un paysan qui voulait rendre visite à sa famille de Hà Nội était tenu de déclarer à la police de quartier où il allait loger, quel était son lien de parenté avec ses hôtes et combien de temps il comptait rester chez eux » (Papin, 2007)

- **La gestion urbaine centralisée de la période collectiviste**

A partir des années 1960, la gestion urbaine est totalement centralisée : le pouvoir de planifier, de construire et de distribuer les marchandises et matériaux est placé entre les seules mains de l'État vietnamien, avec l'aide technique d'autres pays socialistes pour construire la ville de Hà Nội sur leur modèle. Il n'existe pas de droit de l'urbanisme au Việt Nam durant la période collectiviste. Les ministères édictent des décrets, des directives et des instructions pour faire fonctionner l'ensemble de leur administration. Les entreprises de construction sont conçues comme des services au sein du ministère de la Construction. L'État n'intervient qu'en périphérie de Hà Nội, où d'intenses bombardements américains, surtout en 1965, 1968 et 1972, ont détruit de nombreuses maisons :

17.000 maisons selon Papin (2001) et où il faut répondre à la demande en logement de nombreux ruraux qui ont fui les campagnes.

Malgré ces bombardements, le programme de développement des zones péri-urbaines[5] est maintenu et suit le principe du zoning socialiste. C'est dans ce contexte qu'un vaste programme de construction de logements subventionnés est entrepris : les « d'unités d'habitation », appelées *Khu tập thể*[6] (KTT), tel Nguyễn Công Trứ, Kim Liên, Trung Tự, Văn Chương (voir carte n°1-4). « La volonté de construire une ville socialiste et l'urgence de la reconstruction créées les conditions favorables à cette nouvelle politique du logement. Ces quartiers résidentiels sont, avec le programme d'industrialisation, le geste architectural et urbain majeur de la période collectiviste. Ces KTT sont d'abord construits dans périphérie de la première couronne d'urbanisation de Hà Nội, sur les anciennes terres agricoles des villages dont ils prennent le nom. Pour chacun d'eux, les lacs, autrefois utilisés par les habitants de ces villages, sont aménagés en espaces publics situés au centre ou en périphérie des nouveaux quartiers. Les villages perdent leurs activités agricoles ; ils sont convertis en quartiers urbains tout en conservant leur structure spatiale interne. » (Cerise, 2015).

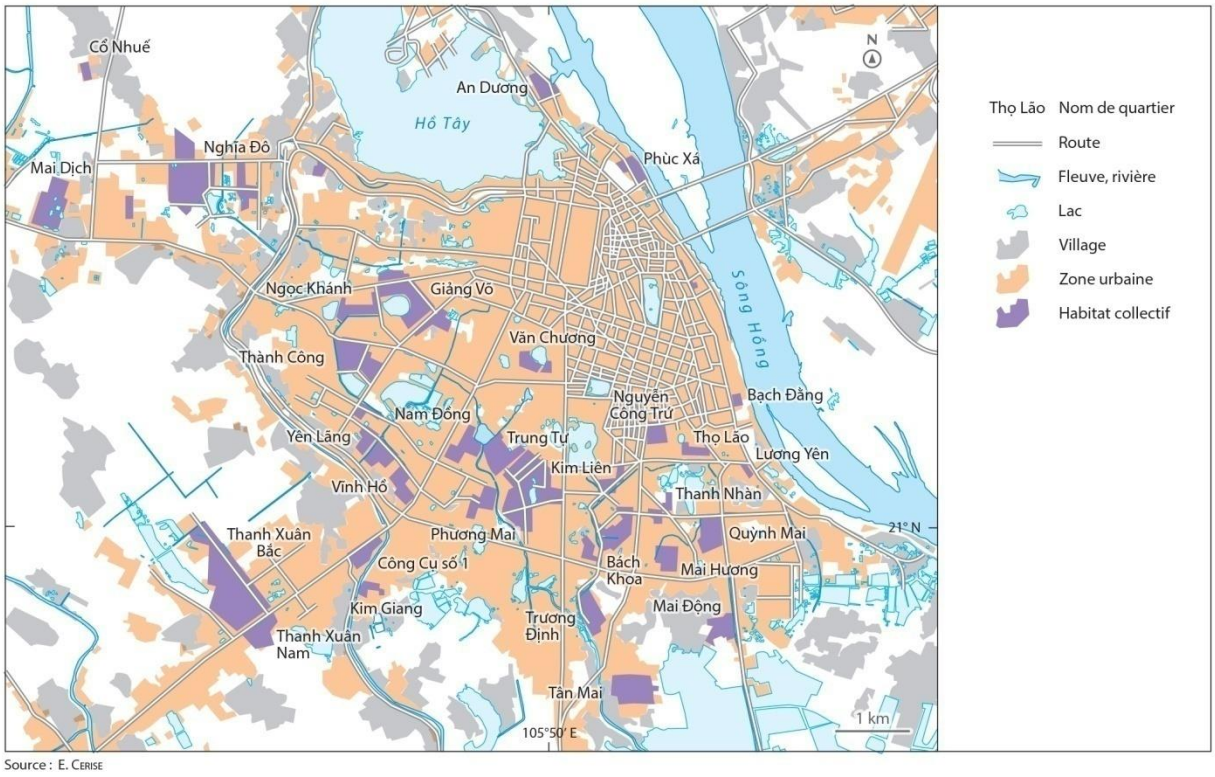


Carte 1-4 : 2ème agrandissement de la ville en 1978, Hà Nội 1978-1991(source : Association d'urbanisme VN)

[5] Ce que l'on appelle péri-urbain à l'époque subventionnée correspond à la périphérie des actuels arrondissements centraux de Ba Đình, Đống Đa, Hai Bà Trưng

[6] Les *Khu tập thể* ou unité collective sont généralement des immeubles de quatre à cinq niveaux, avec des appartements dont l'attribution suivait des grilles et des ratios très précis. Ce type de logement est intimement lié au système politique de cette époque, il faisait partie de la pratique d'encadrement de la population.

Figure 10 – IMPLANTATION DES QUARTIERS D'HABITAT COLLECTIF DANS LA VILLE



Source : E. Cerise

Carte 1-5 : Implantation des quartiers d'habitat collectif dans la ville (source : E. Cerise, 2015)

En 2019, Hà Nội compte plus de 1.500 immeubles collectifs dans des centaines de zones différentes. La plupart construites avant 1990, sont située dans les quartiers urbains, autrefois en périphérie des quartiers centraux. (Département de Construction de Hanoi, 2017).

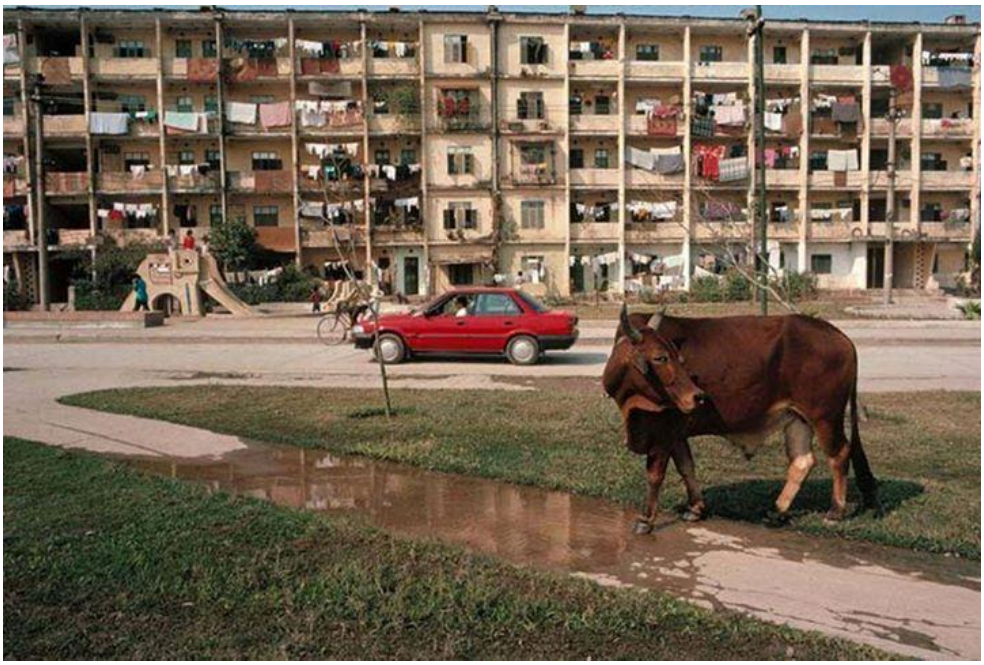


Illustration 1-6 : Khu tập thể GiảngVõ à Hà Nội 1989 (source : David Alan Harvey,1989)

1.2.2. Les transports pendant la période collectiviste (1954-1986)

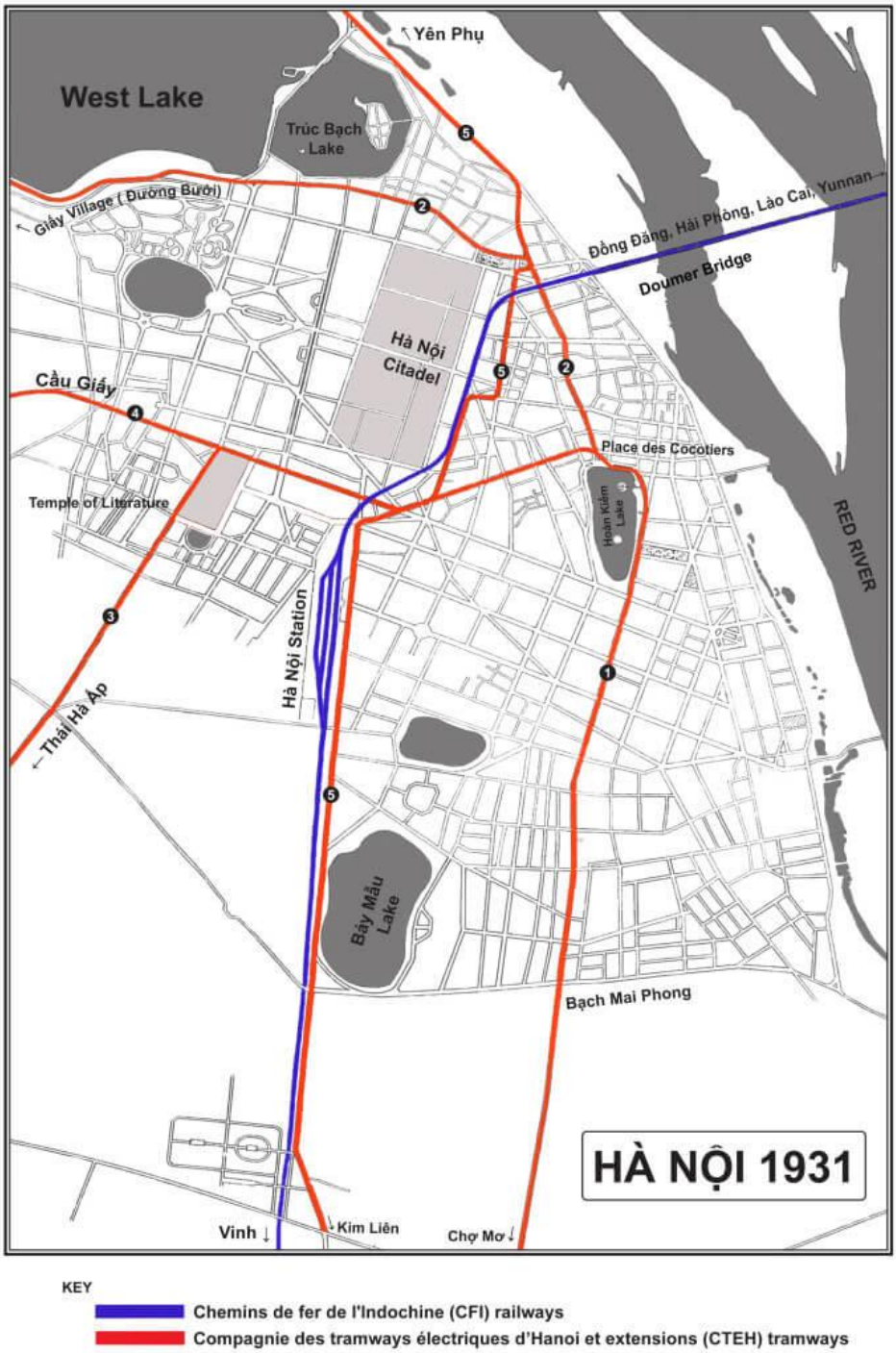
Les ravages de la guerre ont gravement affecté les systèmes de transport dans tout le pays. Dans le Nord, ceux qui subsistent sont dégradés et dépassés techniquement. En 1975 les services de réfection des routes de la région de Hà Nội comptent 861 véhicules, machines et équipements, dont à peine plus de 50% sont utilisables. La nouvelle marine marchande a des cargos d'environ 4 000 tonnes, mais ils sont vieux et ne conviennent pas aux routes de navigation. Le système des transports a été affaibli par le manque de ressources financières pendant une longue période.

Adaptés à la topographie plate de la ville, le vélo, le tramway et le bus sont les moyens de locomotion les plus utilisés à Hà Nội pendant cette période. Cependant, selon les autorités de la ville le réseau de tramway s'avère encombrant et incommode en raison de graves manques d'électricité pour la ville. La circulation simultanée de différents véhicules sur le réseau d'infrastructure sans une division et une organisation de la voirie a vite conduit à des problèmes d'embouteillage. Pour expliquer cette désaffection du tramway, certains chercheurs évoquent la pollution sonore et l'état délabré des véhicules, faute d'entretien. D'autres l'expliquent par le reniement de leur connotation coloniale (Ministère de Transport). Il sera démantelé en 1990.

Ainsi la réduction annoncée des transports collectifs s'enchaîne avec la hausse du vélo ainsi qu'une montée lente de la croissance des motos. Le nombre de passagers utilisant le tramway diminue sans cesse depuis 1974 (32,8 millions de passagers en 1974 contre moins de 10 millions de passagers en 1986). Le bus quant à lui perd aussi ses usagers à cause de son niveau de service de plus en plus dégradé (de 51,1 millions de passagers en 1978 à 35 millions en 1986) (Nguyễn Quân Sơn, 2014).

Après 1954, les usines de fabrication de bicyclettes sont en difficulté car le gouvernement n'a plus de relation avec la France ; il ne peut donc plus importer de matériaux. Elles finissent par disparaitre. Avec l'aide de la Chine en 1962, l'usine de vélos Thống Nhất[7] produit les pièces les plus difficiles. Les vélos Thống Nhất sont principalement fournis aux fonctionnaires et aux employés du gouvernement. Cependant, la production de l'usine de vélos Thống Nhất est insuffisante et le gouvernement autorise donc l'importation de vélos en provenance de Chine. Ces bicyclettes importées sont d'assez bonne qualité et les agriculteurs les utilisent pour transporter de l'engrais dans le champ et transporter des pommes de terre et du riz jusqu'au chantier de la coopérative. Dans les années 70, les étudiants qui font leurs études en URSS et en Allemagne de l'Est rapportent également des vélos au Việt Nam. En 1975, lorsque de la réunification du pays, des bicyclettes fabriquées au Sud sont ramenés par les soldats au Nord.

[7] Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique de rénovation de l'industrie et du commerce capitalistes, le 30 juin 1960, le gouvernement rassemble les usines de Dân Sinh, Binh Định, Đồng Tâm et Sài Gòn au sein de la co-entreprise Thống Nhất bicycle ; en 1962 le nom de celle-ci fut change pour : 'usine de vélos Thống Nhất'.



Carte 1-6 : Le plan du réseau des tramways de Hà Nội en 1931 (source : Tim Doling, 2012)

Ensuite de vieux vélos Japonais arrivent à Hà Nội par bateau via Hải Phòng. Dans les années 1970 et 1980, la bicyclette est devenue le moyen de transport pour la plupart des ménages de Hà Nội. En 1970, les ouvriers situés des deux côtés du pont Long Bien utilisent 10 000 vélos. En 1979, le nombre de bicyclettes passant par les ponts de Chương Dương et Long Biên atteignent 30 000. En

1989, on assiste aux premiers embouteillages de vélos à Khâm Thiên, Cửa Nam et Chuà Bộc (Nguyen N.T., 2017).



Illustration 1-7 : Les bicyclettes dans une rue du centre à Hà Nội 1979 (source : Redsvn)

Mais encore beaucoup de déplacements se font à pied, dans les villages ou dans le centre-ville peu étendu, environ 2 km². On pouvait traverser le centre-ville de Hà Nội facilement en 10 minutes à pied (Papin, 2007)

Au cours de la période collectiviste, le matin, le trottoir est occupé par quelques femmes vendant de la soupe aux nouilles ou du gâteau. Un proverbe dit : " *đầu hè trung tá bơm xe, cuối hè thiếu tá bán chè đậu đen*" (sur un bout du trottoir le lieutenant répare une bicyclette au pied d'un poteau électrique, sur un autre bout le colonel vend des desserts). Le trottoir est un lieu de marché : "Hàng Bè est le marché des commerçants, les trottoirs sont le marché du peuple" (proverbe des Hanoiens). Les trottoirs ont été progressivement transformés et sont devenus une partie privée des maisons-tubes[8], malgré l'interdiction du commerce individuel.

Même pendant la période collectiviste, alors que le commerce est peu développé et que les gens se déplacent peu, les trottoirs occupent d'autres fonctions que celle de la marche. Pour beaucoup d'habitants, ils sont un lieu de survie où l'on peut espérer gagner quelques compléments de revenu. Bien sûr la population de Hà Nội était moins nombreuse qu'aujourd'hui et la circulation moins importante.

[8] La maison- tube (*nhà ống*) est un type de maison très populaire au Vietnam, de façade étroite, beaucoup plus courte que la longueur de la maison.



Illustration 1-8 : Une rue du centre à Hà Nội 1979 (source : Redsvn)

1.2.3. Multiples transformations de Hà Nội au début de la période d'ouverture économique

Dès 1986, avec l'ouverture économique impulsée par la nouvelle doctrine politique du « *Đổi Mới* » (Renouveau). Les migrations rurales ont repris, plus fortes que jamais.

Avec les réformes du Đổi Mới, l'initiative privée est encouragée et il n'est plus interdit pour les Vietnamiens d'avoir un petit commerce. Certains saisissent donc l'occasion pour améliorer leurs conditions de vie par le biais du commerce à domicile dans les maisons tubes (nhà ống). Jusqu'à 2007, ce type de construction représente 60-70% du bâti de la ville (JICA, 2007).

L'ouverture du marché permit aux habitants de s'approvisionner là où ils le souhaitaient. À partir de la fin des années 1980, les migrants ruraux peuvent s'installer en ville du fait d'une politique plus tolérante, mais ils ont toujours un *hô khẩu* dans leur lieu de naissance et donc ne peuvent bénéficier des privilèges des citadins, à savoir : accéder aux services sociaux, aux infrastructures et à la propriété privée. A partir de 2006, ils peuvent aussi acheter les maisons en ville et obtenir leur livret de famille à Hà Nội selon certaines conditions très consommatrices de temps et d'argent. Mais les migrants ruraux saisonniers ou de courte durée qui s'installent à Hà Nội pour chercher un travail « *cửu vạn* » (qui sert à tous les types de travaux) vivent souvent dans des logements précaires à côté du fleuve Rouge, dans la zone hors-digues ou dans des dortoirs, *nhà trọ*, loués par les habitants des villages péri-urbains. Dans la journée, ils se regroupent au coin d'une rue connue comme Giảng Võ ou phố Huế, dans l'espoir d'être embauchés quelques heures par jour comme ouvriers, pour des travaux de construction ou de rénovation de maison, de rue... Ceux qui vivent

encore à la campagne ont aussi l'espoir d'ouvrir un petit commerce pour le jour où ils rentreront au village définitivement.
Les migrants à la journée qui vendent des légumes et de la viande vivent loin du centre de Hà Nội, dans les périphéries rurales : Thạch Thất, Đan Phương, etc…Depuis la campagne, ils ramènent les produits à vendre à moto ou bicyclette dès 4h du matin au marché de gros de Long Bien ou au détail dans la rue et rentrent tard le soir. Ils vendent aussi des produits de village métiers, des vêtements, des sacs, du papier, etc.



Illustration 1-9 : Hà Nội 1992 rue Hàng Đậu, (source : Dương Minh Long)

Après le Đổi Mới, lorsque le mécanisme de subvention par l'État a été modifié, de nombreuses usines n'ont pas rattrapé leur retard technologique et ont dû fermer. De nombreux cadres et travailleurs ont été mis au chômage. Pour remédier à cette situation, le gouvernement a publié le décret 176/HĐBT en 1989 prévoyant une retraite anticipée et un versement unique. Le nombre de retraités anticipés est très important et les fonds qui leur sont versés insuffisants pour vivre. Nombreux sont ceux qui se reconvertissent dans le petit commerce et s'installent sur les trottoirs (Nguyễn Ngọc Tiến, 2017).

1.3. Fabrique urbaine et désengagement étatique ne laissent pas de place pour les piétons

Dans cette sous partie nous présentons la fabrication urbaine par l'auto-construction des citadins et les nouveaux projets de construction urbaine de la ville par les multiples investisseurs privés avec des styles complètement différents. La continuité des trames piétonnes est oubliée dans ces grands projets. L'espace piéton y est fragmenté entre de nouvelles zones urbaines : c'est comme aller d'une ville à l'autre. De plus, la très forte croissance de l'usage des motos et l'occupation des trottoirs depuis le Đổi Mới limitent la place aux piétons.

1.3.1. La fabrique urbaine par le secteur privé et l'auto-construction depuis le post Đổi Mới

a. L'urbanisation de la ville par l'auto-construction

Au cours de la période collectiviste, de 1954 à 1986, comme nous l'avons vu plus haut, l'activité commerciale privée est proscrite et chaque projet de construction s'insère dans une planification étatique plus large. Le contenu de la planification comprend principalement la préparation d'un fond foncier pour des projets publics et l'organisation du réseau de transport reliant ces bâtiments publics. Le commerce des matériaux de construction est presque entièrement sous le contrôle de l'appareil d'État, donnant la priorité aux projets de construction importants pour celui-ci. Tous les terrains situés à proximité des grandes routes sont réservés à la construction des bâtiments des agences publiques comme les ministères et les établissements de production afin de réduire les coûts d'investissement d'infrastructure.

A partir de 1986, la politique du Đổi Mới entraine une augmentation importante du revenu des habitants, le niveau de pauvreté diminue en effet de 60% de ménages pauvres en 1990 à 18,1% en 2004 (GSO, 2004). Les habitants peuvent accéder au marché des matériaux de construction plus facilement, ils améliorent leurs conditions de vie en agrandissant leurs logements. De 1960 à 1984, la surface moyenne du logement par habitant de la ville est seulement 2-4 m^2 par habitant, (Pandolfi, 2001). Une politique de transition, connue sous le vocable « l'État et le Peuple construisent ensemble »[9] est lancée vers le milieu des années 1980, l'État étant incapable de répondre à la demande en logement de la population. Cette politique encourage les particuliers à produire leurs logements eux-mêmes. Mais les premiers effets négatifs de cette politique apparaissent rapidement : développement urbain anarchique, densification des zones d'habitat existantes et surtout accroissement de la pression sur les équipements (écoles, hôpitaux, etc.) et réseaux publics (adduction d'eau, assainissement) (Boudreau et Labbé, 2011).

Dès lors, dans tous les coins de la ville, on voit apparaître des maisons auto-construites, c'est à dire sans permis de construire et conçues sans plans d'architectes. Le propriétaire construit sa maison avec des ouvriers (souvent des agriculteurs) pendant quelque mois. De ce fait, les autorités locales, mises devant le fait accompli, ont été en quelque sorte obligées de tolérer ces constructions.

Entre 1991 et 2000, l'auto-construction par les habitants occupe entre 60 et 70% de la production totale de logements de la ville de Hà Nội (Pandolfi, 2001 ; JICA, 2007). En 2003, une loi entre en vigueur en juillet 2004 pour limiter l'auto-construction. Depuis lors, les habitants qui veulent construire leur maison doivent obtenir un permis de construire. Avec la réforme foncière de 1993, les habitants ont un droit d'usage des terrains. Ils sont propriétaires de la maison ou des bâtiments mais l'État reste le propriétaire des terrains. Dès lors, les habitants de la ville peuvent vendre leurs droits d'usage des terrains et construire des maisons plus confortables (voir chapitre 2). Cependant,

[9] « Nhà nước và nhân dân cùng làm »

avant 2006, les migrants originaires d'autres provinces ne pouvaient pas acheter des logements et trouver des emplois formels à Hà Nội parce qu'ils n'avaient pas de *Hộ Khẩu* (l'enregistrement des ménages). Les conditions d'enregistrement à cette époque étaient très compliquées. Cependant, la loi sur la résidence de 2006 a facilité la condition d'enregistrement des ménages à Hà Nội[10]. Dès lors, les habitants peuvent acheter et vendre leurs logements plus facilement, ce qui entraine l'explosion du marché immobilier.

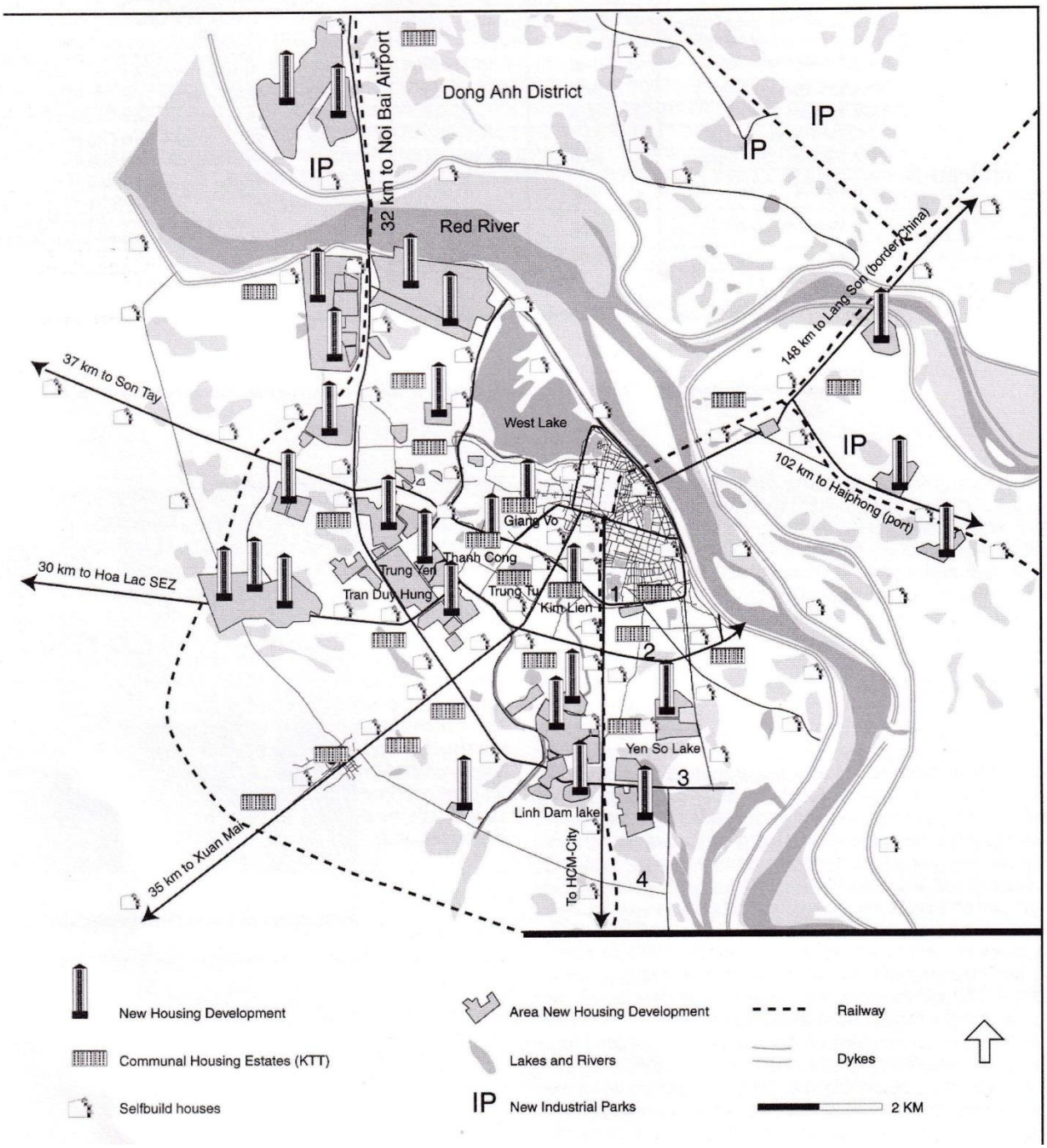
b. Secteur privé et fabrique urbaine

À partir de 1986, l'État réalise de nombreux efforts afin d'orienter le développement urbain, notamment en planifiant le développement des logements et des industries. Durant les années 1990, de nombreux promoteurs immobiliers privés entrent en action, à un moment où le secteur public semble délaisser la question du logement (tableau 1-1). À cette époque, la gestion urbaine ressemble davantage à une gestion de projets résidentiels. Certains observateurs commencent alors à parler d' « urbanisme de projets » ou encore d' « ère de la grande dimension » (Goldblum, 2017) tant les projets apparaissent de plus en plus démesurés.

Du fait du manque de moyens de l'État vietnamien, de nouveaux mécanismes de financements voient le jour. « Les années 2000 sont marquées par un bouleversement notoire de la configuration et du jeu des acteurs de l'aménagement et de la construction. Désormais, les promoteurs-constructeurs sont les acteurs principaux et détiennent les capacités financières pour aménager la ville. L'État apparaît affaibli et dispose de peu de moyens. Cet affaiblissement le contraint à mettre en place des dispositifs financiers (BOT ou *Built Operate Transfert* ; Terres contre infrastructures) dans lesquels il conserve une place en tant qu'acteur et, surtout, dans lesquels la dynamique d'urbanisation n'est pas remise en cause par la faiblesse financière de l'État » (Duchère, 2019).

Ainsi, les années 2000 voient l'édification de nouvelles zones résidentielles à l'ouest et au sud-ouest de la ville qui permettent de dédensifier les zones centrales. La logique de la planification concède une large place aux projets de grands ensembles Khu Đô Thị Mới (KĐTM, signifie « nouvelles zones urbaines ») aux dépens des particuliers et des logements individuels. Les immeubles modernes suivent un modèle précis et ne font généralement pas moins de cinq étages. Une attention particulière est portée à la configuration spatiale afin de ne pas reproduire les erreurs commises dans les anciens Khu Tập Thể (KTT- immeuble collectif, souvent de 5 étages, de la période collectiviste). Sur la base de ce principe, Hà Nội a élaboré et approuvé des plans détaillés pour les premiers KĐTM de Linh Đàm, Định Công, Trung Yên, Trung Hòa – Nhân Chính, Yên Hòa, Đại Kim et Sài Đồng (voir carte 1-7).

[10] Avant 2006, il existait quatre types d'enregistrement des ménages : KT1 pour les résidents permanents, KT2 pour ceux qui sont enregistrés dans la province mais dans un autre district, KT3 pour les résidents temporaires de longue durée et KT4 pour les résidents temporaires. La nouvelle loi sur la résidence en 2006 a apporté des changements importants. La loi combine ces quatre types de *hộ khẩu* en deux catégories : temporaire et permanent. La loi réduit également considérablement les conditions de demande de résidence permanente, en particulier dans les grandes villes. Afin d'obtenir leur enregistrement dans les grandes villes, auparavant, les ménages étaient obligés d'y rester pendant trois années consécutives, maintenant la loi n'exige d'y rester que pendant un an en continu.



Carte 1-7 : Localisation et forme du logement à Hà Nội (source : S.Geertman, 2002)

	1996 Nombre d'établissements	2000 Nombre d'établissements	Variation (%)
Total des entreprises de construction	317	416	131
Gouvernementales	169	164	97
Non Gouvernementales	128	233	182
Investissements étrangers	20	19	95
Total des entreprises consultants en immobilier	**220**	**668**	**303**
Gouvernementales	63	89	141
Non Gouvernementales	96	476	496
Investissements étrangers	61	103	169

Tableau 1-1 : Entreprises de construction et de consultants en immobilier à Hà Nội, 1996-2000 (source : S. Geetman, 2002)

Les programmes de KĐTM visent à produire divers types de logements : tours d'habitation, villas, maisons en compartiments. Tout cela s'accompagne d'infrastructures urbaines (voirie, assainissement, etc.), d'équipements publics (commerces, écoles, hôpitaux, etc.). Les autorités (locales, municipales et centrales) ont la charge de faciliter l'acquisition des droits d'usage du sol, de les convertir vers des usages non agricoles et de les transférer à faible coût aux développeurs immobiliers. En contrepartie, les investisseurs s'engagent à fournir les infrastructures urbaines et les équipements publics.



Illustration 1-10 : KĐTM Mỗ Lao (photo : Nguyễn Mai Huệ, 2019)

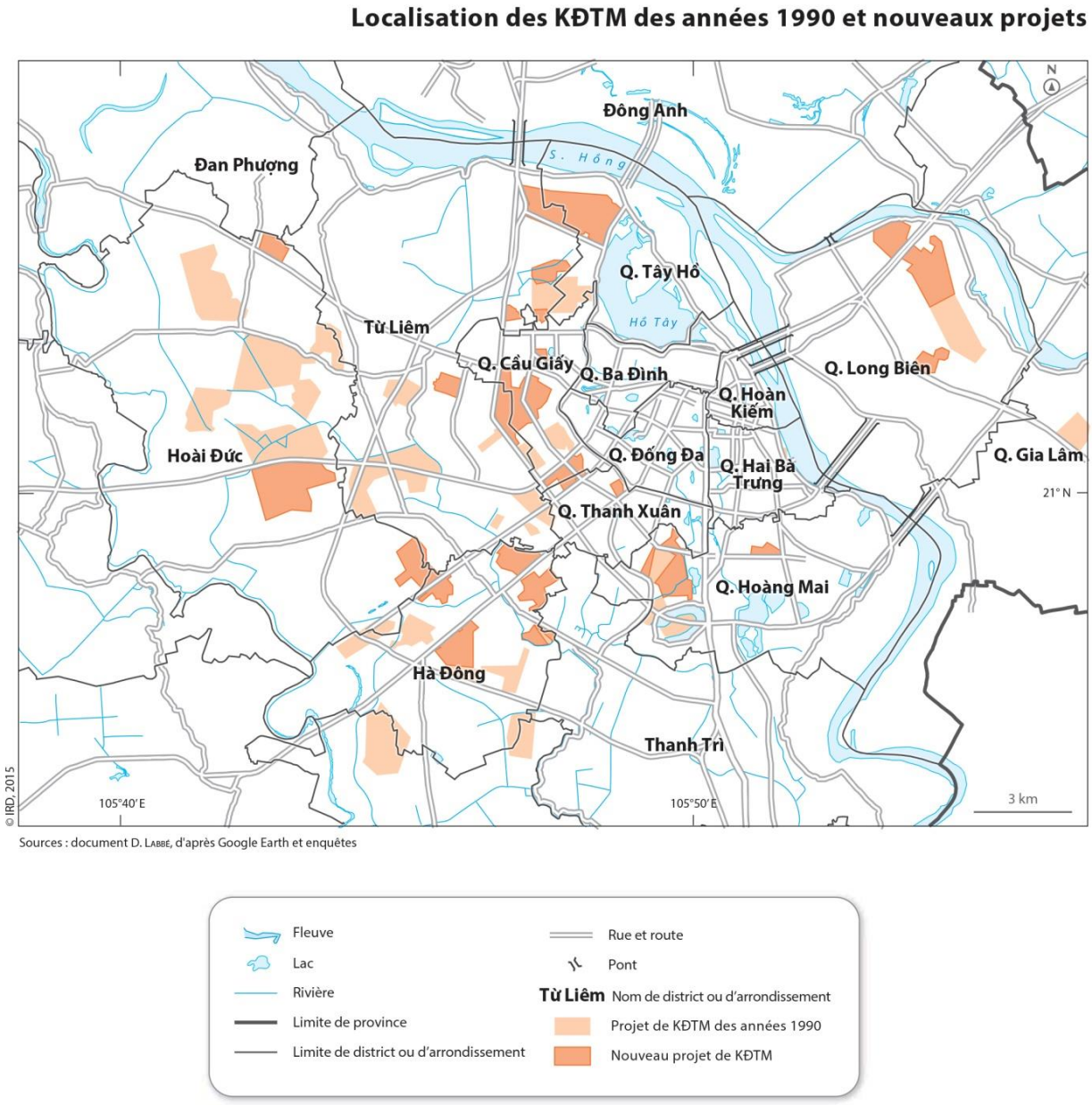
Ces formes de coopération en matière d'investissement entre l'État et le secteur privé ont commencé à se déployer au Vietnam depuis la fin des années 1990, lorsque le gouvernement a publié le décret 77 du 18 juin 1997 sur les contrats de *Built-Operate-Transfer* (BOT). Ce décret est considéré comme la première base juridique permettant aux ministères, aux entreprises para-publiques et aux localités de mobiliser des capitaux d'investissement du secteur privé.
Pour souligner la participation de toute la société à la construction de la civilisation urbaine, les autorités ont déployé le concept de « Xã hội hóa » *(socialisme fiscal*)[11] qui signifie que toutes les couches et tous les milieux sociaux contribuent à la production urbaine. On parle aussi de « *socialisme fiscal* de l'éducation » ou encore de « *socialisme fiscal* de la santé ». Derrière ce terme se cachent en réalité des mécanismes de privatisation de l'aménagement dans un contexte où l'État n'a pas les moyens de ses ambitions urbaines.
Depuis lors, de multiples projets de logements de type *khu đô thị mới* (KĐTM) dans les nouvelles zones urbaines ont été approuvés. La plupart de ces projets sont réalisés sur des terres agricoles et tentent de ne pas empiéter sur les villages urbains. Ce sont donc les finages qui sont en premiers concernés. L'actualité nous rappelle d'ailleurs régulièrement le coût social de ce « *socialisme fiscal* » qui se fait au détriment des moyens de production et de survie d'une partie de la population périurbaine (paysans et artisans principalement).

	Période 1994 – 2003		**Période 2004 – 2008**		**Période 2009 – 2015**	
	District rural	District urbain	District rural	District urbain	District rural	District urbain
Nombre de projets *KĐTM* approuvés	4	28	128	39	3	9
Nombre de projets *KĐTM* approuvés dont la surface est supérieure à 200 hectares	—	3	17	3	—	2

Tableau 1-2 : Nombre de projets de KĐTM (source : Labbé et Musil, 2017)

Grâce à cette politique du logement et à l'encouragement de l'auto-construction après le Đổi Mới, la situation des ménages sans abri au Vietnam s'est progressivement améliorée au cours des deux dernières décennies et le taux de ménages sans abri sur 10.000 ménages est passé de 6,7 / 10 000 ménages en 1999 à 4,7 / 10 000 ménages en 2009, et à 1,8 / 10 000 ménages en 2019 (GSO, 2019). Ainsi la surface moyenne du logement par habitant à Hà Nội a été progressivement améliorée : elle est passé de 2-4m^2 /hab en 1960-1984 (Pandolfi, 2001) à 26,1 m^2 / hab en 2019 (GSO, 2019).

[11] Traduit par Annette Kim

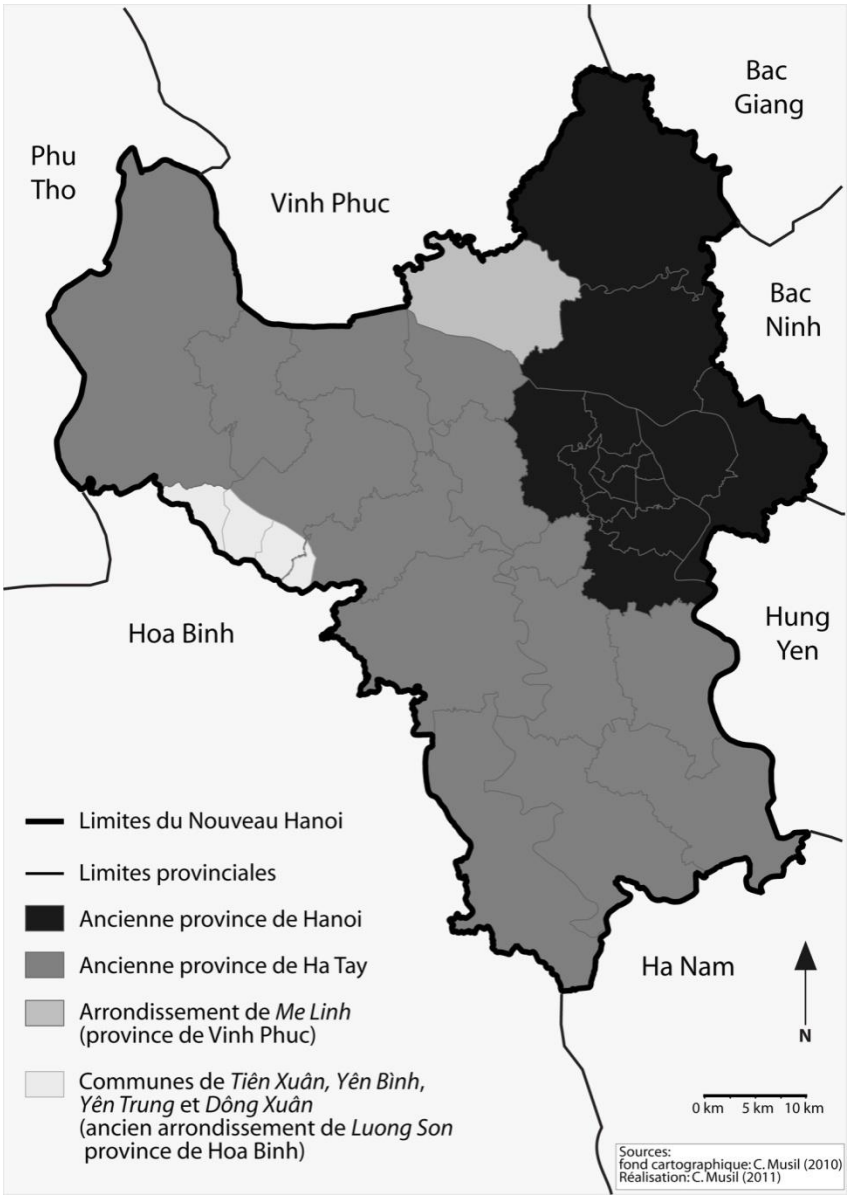


Carte 1-8 : Localisation des KĐTM des années 1990 et nouveaux projets (source : D. Labbé, in Fanchette (eds), 2015)

c. Modification de la limite administrative de Hà Nội en 2008 et accélération de la mise en place de projets urbains de grande ampleur :

En 2008, le projet d'élargir les limites administratives de la capitale est décidé par l'Assemblée nationale. Pour justifier cette décision, les autorités avancent que l'espace nécessite d'être repensé stratégiquement et militairement et surtout que les infrastructures techniques et sociales de Hà Nội doivent êtes adaptées aux nouvelles modalités de l'urbanisation.

Avant le 31 juillet 2008, Hà Nội avait une superficie de 921,8 kilomètres carrés et une population de plus de 3 145 300 habitants. En août 2008, sa population a été multipliée par deux (6,23 millions d'habitants) et sa surface par trois (3358,6 km^2). Dorénavant, la capitale-province de Hà Nội est plus rurale qu'urbaine (voir carte 1-9). Le centre urbain de Hà Nội s'étend sur 84,3 kilomètres carrés, soit 9% de la superficie totale de la ville, dont 9 districts-urbains avec 125 phường (commune urbaine). Hà Nội est entouré par les provinces de Bắc Ninh et Hưng Yên à l'est, Hà Tây et Vĩnh Phúc à l'ouest, Hà Tây au sud, Thái Nguyên au nord.
La croissance démographique a entraîné une densité de population de 5.000 habitants/km^2 dans la province de Hà Nội en 2007 et de 11.600 habitants/km^2 (227 habitants/km^2 pour la moyenne nationale) dans sa zone urbaine.

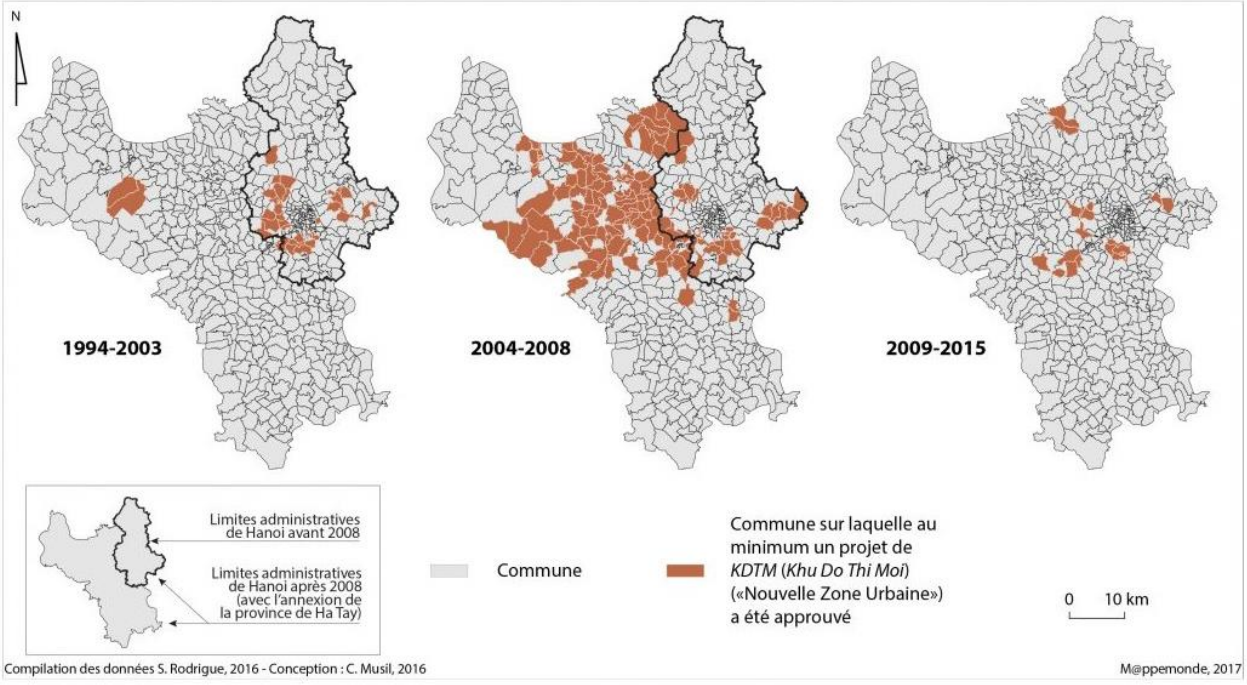


Carte 1-9 : Limite de Hà Nội après 2008 (source : C. Musil 2011)

En 2003, l'espace urbain de Hà Nội a été élargi avec la création de deux nouveaux districts urbains, Long Biên et de Hoàng Mai. Cinq ans plus tard (à compter d'août 2008), toute la province de Hà Tây, le district de Mê Linh (Vinh Phúc) et 4 communes du district de Lương Sơn (Hòa Bình) ont été intégrées à Hà Nội, la ville de Hà Đông devient un arrondissement de la capitale. Après cet agrandissement des limites administratives, suite à la résolution 15/2008/QH12[12], la ville de Hà Nội s'étend sur 3 344,7 km^2 et comprend désormais 29 unités administratives subordonnées dont 10 districts urbains (*quận*), 18 districts ruraux (*huyện*) et une ville de nouveau district (thị xã) dans le péri-urbain. La population atteint 6 232 940 personnes, représentant 7,2% de l'ensemble du pays.

En décembre 2013, le Premier ministre du Vietnam publie la décision 132 / NQ-CP sur la modification des limites administratives du district rural Từ Liêm afin de créer deux districts : Nam Từ Liêm et Bắc Từ Liêm. Depuis, Hà Nội compte 12 districts urbains.

Après plusieurs décennies de politique anti-urbaine, l'État veut traduire spatialement sa réussite économique en élargissant l'envergure de Hà Nội et marquer son rang dans l'aire régionale des pays de l'Asean (S. Fanchette, C. Musil, P. Moustier, Nguyễn TTL, 2016).

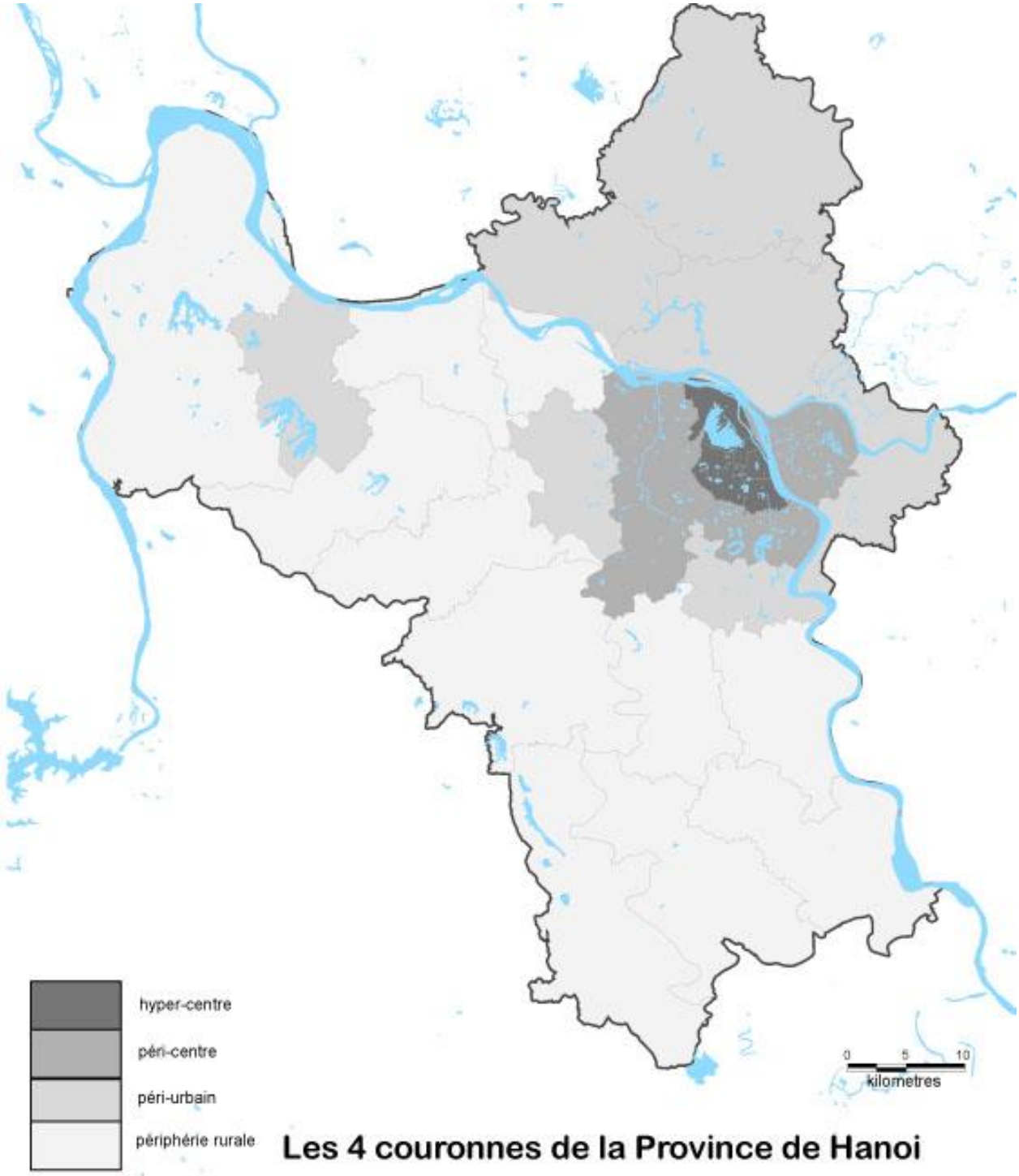


Carte 1-10 : Le développement des KĐTM de 1994-2015. (source : C. Musil, 2016)

Cependant, nous pouvons voir que dans la période précédant l'extension officielle des limites administratives de la ville, de 2004 à 2008, 167 projets ont été approuvés. Cette période est singulière, puisqu'en complément des nouvelles compétences des provinces, acquises grâce à la

[12] Résolution sur l'ajustement des limites administratives de la ville de Hà Nội et de certaines provinces liées

loi foncière de 2003, une course effrénée à l'accaparement du foncier s'engage à l'ouest de Hà Nội, dans la province de Hà Tây. En raison de l'intention du gouvernement central de fusionner ce territoire à celui de la capitale (Labbé et Musil, 2011), cette province a accordé de nombreuses licences d'investissement pour la réalisation de KĐTM (ibid.).



Carte 1- 11 : Les 4 couronnes de la ville – province de Hà Nội en 2019 (conception S. Fanchette, carte C. Chatel, 2021)

L'élargissement de la Province capitale a changé complètement sa configuration en raison de l'intégration de nombreux district ruraux en son sein. Pour une meilleure compréhension du territoire hanoien, nous proposons de le diviser en quatre couronnes (voir carte n°1-11) :

- L'hyper-centre : correspondant aux 4 arrondissements urbains dans lesquels a été contenue la ville de Hà Nội jusqu'aux années 1990 auquel s'ajoute l'arrondissement de Tay Ho très urbanisé et occupé par de nombreux expatriés en raison de sa proximité avec le lac Hô Tay.
- Le péri-centre : constitué des districts qui ont été promus en arrondissements urbains entre 1990 et 2010 et sont le lieu d'une urbanisation rapide et le site de nombreuses KĐTM denses et de petite taille.
- Le péri-urbain : constitué de districts ruraux (districts) localisés autour du péri-centre et qui accueillent les grands projets urbains et industriels sur des milliers d'hectares de rizières expropriées. Cette zone est considérée comme devant devenir entièrement urbanisée à l'horizon 2030 selon le dernier schéma directeur de la ville. A cette couronne, appartient le district de Son Tay ayant un statut de Cité, en raison de son ancienne qualité de chef-lieu de l'ancienne province du même nom à l'époque coloniale.
- Les périphéries rurales : constitué des districts ruraux (districts) où l'agriculture continue a nourrir une grande partie de la population, mais où des projets industriels (parcs industriels), dont la technopole de Hòa Lạc et des villes satellites sont en cours de construction.

Après l'élargissement de la Province-capitale, de 2009 à 2015, 12 projets seulement, répartis sur 19 communes, ont été approuvés. Ce ralentissement tient d'une part au gel du marché immobilier qu'a connu le pays à partir de 2009 et qui s'est prolongé jusqu'en 2013 (Musil et Labbé, 2014), et d'autre part au fait que le ministère de la Construction a lancé un audit pour vérifier les licences d'investissements des projets de KĐTM, ralentissant alors fortement le travail de l'administration dans l'approbation de nouveaux projets (Musil et Labbé, 2017).
Alors que le Vietnam est désormais résolument tourné vers l'économie de marché, le dernier Schéma directeur de Hà Nội, approuvé en 2011, vise à faire de la capitale une métropole administrative, économique, culturelle, au développement durable, attractive pour le monde des affaires et ayant un rayonnement tant régional qu'international. Au cœur de cette ambition, les KĐTM constituent à la fois un élément clé pour assurer ce rayonnement attendu, mais aussi un outil stratégique de développement économique (Musil et Labbé, 2017).

1.3.2. La place des déplacements piétons dans l'urbanisme de projets

a. Un urbanisme des grands projets et des coupures qui oublie les trames piétonnes

Le secteur public délaisse la question du logement au secteur privé. La ville est divisée en plusieurs secteurs plus ou moins laissés entre les mains d'investisseurs privés ayant des cultures de l'aménagement fort différentes d'un secteur à un autre. De plus, l'État ne contrôle pas l'aménagement urbain à cette époque par manque de capacité institutionnelle. L'absence de plan d'ensemble, ou la possibilité de négocier localement les déclinaisons du plan général, confère un

certain pouvoir aux habitants mais surtout aux investisseurs aux importants moyens financiers. Dans les années 2000, la première loi sur la construction (2003)[13] et la première loi d''urbanisme (2009)[14] sont apparues mais l'application de ces lois à cette époque est très laxiste. Néanmoins, les projets sortent de terre et sont le plus souvent déconnectés les uns des autres. Des coupures de fait apparaissent et l'absence de plan d'ensemble questionne sérieusement la place des piétons dans la métropole en constitution.

Chaque nouvelle zone urbaine ressemble à une ville dans la ville (voir illustrations 1-11 à 1-15). Certains groupes résidentiels (*nhóm nhà ở*)[15] de KĐTM sont de véritables « *gated communities* » cernés par des murs d'enceintes et gardés jour et nuit par des équipes de sécurité privées comme les 5 tours « Season Avenue » de la KĐTM Mỗ Lao. La situation a plus à voir avec un urbanisme hermétique qu'avec un urbanisme raisonné et inclusif sur le plan spatial et social. Car en plus des coupures que crée ce type d'urbanisme, on observe une forte fragmentation sociale entre des KĐTM abritant les franges supérieures de la société et d'autres, de moins bonne facture, basiques, et souvent plus loin en périphérie, qui sont laissées aux classes plus modestes. À noter enfin que sur le plan architectural, le fait qu'une même KĐTM puisse être pensée et construite par différents investisseurs crée un paysage hétérogène et des conditions différentes pour les piétons (voir chapitre 4).



Illustration 1-11 : Les KĐTM Trung Hòa Nhân chính et les villages urbanisés entre 2002 et 2019 (source : Google Earth)

[13] Loi 16/2003/QH11, Loi sur la construction
[14] Loi 30/2009/QH12, Loi d'urbanisme
[15] Une KĐTM compte plusieurs groupes résidentiels : groupe des tours, des villas, des maisons tubes, etc…



Illustration 1-12 : Vue aérienne de la KĐTM Mỗ Lao dans l'arrondissement de Hà Đông à l'Ouest de Hà Nội (source : Hoàng Hà, Huy Nguyễn, 2016)



Illustration 1-13 : Vue aérienne de la KĐTM Mễ Trì dans l'arrondissement de Nam Từ Liêm à l'Ouest de Hà Nội (source : Hoàng Hà, Huy Nguyễn, 2016)



Illustration 1-14 : Vue aérienne de la KĐTM Park city dans l'arrondissement de Hà Đông à l'Ouest de Hà Nội (source : Hoàng Hà, Huy Nguyễn, 2016)



Illustration 1-15 : Vue aérienne de la KĐTM Linh Đàm dans l'arrondissement de Hoàng Mai (source : VNexpress.net, 2017)

b. La motorisation de la société et l'occupation des trottoirs dans le Vietnam post Đổi Mới, ne laissent pas de place pour les piétons

Grâce aux mouvements de population et au retour du commerce privé, la ville se métamorphose au début des années 1990. A partir de ces années, les transports se déploient sur tout l'espace de la rue et commencent à entrer en concurrence avec les commerces sur les trottoirs. Le trottoir est envahi par les magasins, les vendeurs ambulants, les motos en stationnement, des activités sportives, les jeux des enfants… Certaines rues deviennent même des marchés spontanés pour quelques heures dans la journée.

Les autorités de Hà Nội ont commencé à délivrer des licences pour l'utilisation des trottoirs en 1989. Deux ans plus tard, le nombre de licences accordées a été revu à la baisse à cause de l'augmentation des problèmes de transport. En 1995, le Premier ministre a personnellement plaidé pour un effort majeur pour améliorer le comportement de la circulation et la propreté avec le décret 36 / CP. Cependant, des mois plus tard, en raison de difficultés économiques, les autorités de Hà Nội ont officiellement autorisé la vente ambulante dans 57 lieux et celle des billets de loterie par des retraités ou des enfants (A. Kim, 2011 ; David Koh, 2006).

Au début des années 2000, grâce à une forte croissance économique, de nombreux citadins ont fait l'acquisition de véhicules motorisés au premier rang desquels on peut citer la moto. Ces engins, outre le fait qu'ils sont responsables de 70% des émissions de gaz à effet de serre dans la capitale, sont devenus omniprésents dans la vie quotidienne des citadins (5 millions de motos pour 7,3 millions d'habitants en 2017) (Département de Transport de Hà Nội , 2018). La circulation et la pollution augmentent et les embouteillages sont fréquents… Selon un rapport de HAIDEP en 2007, le réseau viaire de Hà Nội ne s'est pas beaucoup amélioré depuis la période coloniale, mais il y a une forte augmentation du nombre de motos, qui représente une part importante de la demande de transport. D'autre part la croissance démographique liée à une croissance naturelle soutenue (1,1% par an dans le pays), des migrations rurales et des mobilités résidentielles centrifuges au sein de la Province ne cessent d'augmenter tandis que la superficie des logements construits n'a pas beaucoup augmenté jusqu'en 2005 (JICA, 2007) ; cela ajoute de la pression sur l'espace urbain limité. Par conséquent, les embouteillages deviennent fréquents et, aux heures de pointe, on voit souvent les motos emprunter les trottoirs pour circuler.

De plus, la ville n'a pas eu de système de transport public depuis l'époque collectiviste. Après Đổi Mới, entre 1986 et 1995, du fait de l'embargo américain, les investissements d'État se concentrent essentiellement sur les travaux visant à garantir la sécurité (Ministère de Transport, 2014). Le réseau de tramways, hérité des Français, s'étant progressivement dégradé faute de pièces détachées, a été supprimé en 1990 parce que considéré comme dangereux et gênant pour la circulation dominée par les deux roues (Ministère de Transport du Vietnam, cite par Nguyễn Ngọc Tiến, 2017). Cependant depuis 2001, les autorités ont décidé de reconstruire un système de bus. Après la mise en service de ce système, la part modale des transports collectifs à Hà Nội a augmenté mais reste très modeste, environ 10% en 2011 (Nguyen Thị Thanh Hương, 2011). Les habitants qui utilisent le bus sont souvent des personnes qui n'ont pas d'autre moyen de transport, écoliers, personnes âgées ou de conditions modestes.

Depuis le Đổi Mới, le nombre de motos a fortement augmenté parallèlement à la croissance démographique, en l'absence d'un système de transport en commun adapté aux besoins, alors que le réseau de la voirie se développement faiblement et est complètement saturé. D'autre part, les trottoirs sont utilisés par les habitants à des fins commerciales et ne laissent plus d'espace pour la marche à pied. Ces évolutions ont entraîné une forte baisse du nombre de piétons depuis Đổi Mới.

c. Comment redéfinir l'espace piétonnier à Hà Nội au XXIe siècle

Đi bộ (Marcher) : Dans la langue Vietnamiens *đi bộ* signifie « *aller à pieds* », *đi* : signifie *aller*, *bộ* 步 : dans la langue sino- vietnamiens signifie « *le pas* » ou « *aller à pied* ».
Pour les pays européens, la marche et les transports en commun sont des éléments d'une mobilité urbaine durable qui sert plusieurs objectifs. La marche à Hà Nội ne recouvre pas le même caractère naturel…



Illustration 1-1 : La marche « santé » au bord du lac Trung Văn (Nguyễn Mai Huệ, 2019)

La marche à pied (*Đi bộ)* est considérée par les habitants au Vietnam comme un loisir, un sport, une promenade ou encore de la flânerie. Les piétons n'ont pas de visibilité dans la vie urbaine de Hà Nội : on ne voit que des piétons qui pratiquent des exercices dans les espaces publics de la ville comme des lacs, des petits parcs…. Dire qu'on va « đi bộ », signifie qu'on va marcher pour faire de l'exercice, pour la santé, ou qu'on va se balader un peu. Nos enquêtes en 2018- 2019 dans les différents quartiers urbains de la ville pour déterminer les raisons pour lesquelles les individus se déplacent à pied montrent que la plupart des habitants marchent pour l'objectif « marche loisir » ou « marche santé », simplement quand ils en ont envie. J'ai consacré les enquêtes exclusivement aux habitants de certains quartiers et villages urbains. En fonction de l'heure de la journée, le profil des enquêtés peut être radicalement différent. Par exemple, vers midi, les rues des KĐTM sont

davantage parcourues par des employés de bureaux alors qu'en fin d'après-midi on croise plus facilement des femmes en charge de la bonne tenue du foyer se rendant au marché ou allant chercher les enfants à l'école. Outre le fait que ces enquêtes révèlent que les individus se déplacent généralement à pied sur de très courtes distances, elles donnent également à voir une petite géographie sociale par quartier. Des espaces de vie différents se superposent. Cette enquête montre également qu'un grand nombre de personnes âgées se rendent à pied au marché une ou deux fois par jour.

La ville de Hà Nội comme celle de Hồ Chí Minh compte très peu d'espaces publics et d'espace vert (voir chapitre 2). Certains chercheurs comme M. Gibert et A. Kim parlent des rues qui remplissent la fonction d'espaces publics dans une ville qui ne compte que peu d'espaces ouverts. D'autre part, l'occupation des trottoirs par des commerces et par les motos en stationnement n'est pas favorable aux piétons. Parmi les différentes zones de la ville que nous avons observées et où nous avons fait des enquêtes, la KĐTM Ciputra par exemple est un quartier *haut standing*, avec des zones pour piétons, où les trottoirs ne sont pas occupés par les vendeurs et les commerce, mais la plupart des gens marchent pour l'objectif « santé ». Avec le développement de la moto au début des années 2000, les Vietnamiens utilisent la moto dans toutes les activités de la journée, même sur des distances très courtes, comme 1km. Cela veut dire que parfois les habitants utilisent la moto comme la marche à pied et montre que les véhicules motorisés ont remplacé la marche à pied pour beaucoup d'activités de déplacement des habitants. On trouve par ailleurs des marcheurs spéciaux qui marchent beaucoup dans la ville pendant toute la journée ; ce sont des *đồng nát* (femmes qui collectent des déchets) ou des vendeurs ambulants (voir chapitre 2).

Conclusions du chapitre 1 :

La ville de Hà Nội a traversé des périodes aux dynamismes différents. Les rues, toujours très animées, restent une centralité importante pour les Vietnamiens. Profitant d'une « mise en valeur » coloniale, la trame des transports urbains à Hà Nội est calquée sur un modèle désormais inadapté à la croissance urbaine de la ville.

Après être redevenue la capitale du Việt Nam en 1954, Hà Nội est restée inerte et peu d'évolutions notoires sont à relever. La politique anti-urbaine d'alors n'est pas allée dans le sens d'une recherche d'optimisation des transports urbains. À cette période, les modes de transport des habitants étaient le tramway, la bicyclette et la marche à pied. Après l'ouverture économique en 1986, la ville se métamorphose sous l'afflux de migrants en provenance des campagnes et surtout suite à l'encouragement de l'initiative privée et individuelle. A partir de là, les rues apparaissent encombrées par les commerces, les vendeurs ambulants, les activités des habitants… La motorisation de la société, à partir du début des années 2000, complexifie les problématiques liées à la place des piétons dans la ville, notamment dans ce contexte de très fortes densités démographiques. L'explosion urbaine des années 2000 entraîne la construction de routes intercommunales ainsi que de grands axes à forte capacité. Dans cette nouvelle planification de grands projets, la place des piétons apparaît oubliée.

CHAPITRE 2 : « CIVILISATION URBAINE » ET CROISSANCE URBAINE : DU DISCOURS À LA PRATIQUE

2.1. La « civilisation urbaine » au risque de la croissance démographique

2.1.1. L'édification d'une ville « civilisée » et « moderne » comme projet politique et économique

a. « *Civilisation urbaine* » - un projet d'État de construction et d'industrialisation

Avec la croissance économique du pays, les relations Etat-société ont évolué, un processus qui génère de nouvelles instabilités (Kerkvliet, 2005). Depuis les années 2000, le régime de Hà Nội traverse une crise de légitimité, notamment auprès des jeunes qui comptent pour 60 % de la population nationale. Dans un régime politique où le Parti unique au pouvoir souffre d'une carence importante de crédibilité, la force dirigeante s'efforce de s'auto-légitimer comme l'incarnation du sacré, ou, tout au moins, comme l'héritier méritant de la tradition millénaire. L'enjeu politique consiste dorénavant à renforcer la légitimité du Parti communiste vietnamien (PCV) face au renouveau potentiel des forces d'opposition (TTTH Nguyen Pochan, 2015). On peut voir comment la réémergence progressive des nouvelles valeurs telles que la modernité (hiện đại) ou encore la « civilisation urbaine » (*văn minh đô thi*) par les autorités, en plus de permettre au Vietnam d'intégrer les réseaux de la mondialisation, peut aussi donner de nouveaux arguments à Hà Nội pour traverser cette crise.

Parmi les nouvelles valeurs défendues par le pouvoir, la « civilisation urbaine » et la « modernité » occupent une place centrale. Les appareils idéologiques de l'État diffusent les idées, les normes et les principes, participant ainsi à forger le « sens commun »[1] (comme faire croire qu'une société civilisée est une société urbaine) soit par la coercition, soit par la persuasion. Le concept de « civilisation urbaine », qui remplace progressivement celui d'« homme nouveau » se déploie comme un nouveau cap que donne par exemple à voir le slogan : « une ville verte, civilisée, moderne et culturelle ».

« Attractivité », « compétitivité », « investissements », « modernisation » font aussi partie du champ sémantique des pouvoirs publics. En matière d'urbanisation, l'expression de la nouvelle norme autoritaire est justifiée de manière ambivalente par les autorités et donne à voir l'utilisation de registres idéologiques différents, voire opposés. La phase de justification, de sensibilisation et de pédagogie emprunte en effet aux valeurs et concepts de l'économie de marché alors que pour répondre aux critiques et résistances populaires (face aux évictions par exemple), les mots de l'économie de marché sont abandonnés au profit de ceux du nationalisme, du socialisme et de la révolution » (Duchère & Nguyen M.H, 2019).

[1]Le « sens commun », au sens gramscien, est en quelques sortes la conception du monde telle qu'elle se réfracte dans tous les individus de la société.

Depuis le « Đổi Mới », et le 2ème congrè national des Villes 07/1995, le premier ministre Vo van Kiet affirme que : « le modèle d'organisation de l'appareil administratif national dans les villes n'est actuellement pas différent de celui dans les districts et les villages d'autrefois. En ce qui concerne la manière d'administrer, dans de nombreux endroits, de nombreux administrateurs dans les villes ne procèdent pas autrement que dans les villages à la campagne » et affirme que « cette manière de faire ne peut plus continuer. Nous sommes en train de moderniser et d'industrialiser le pays, mais si nous ne reformons pas l'administration des villes, nos projets ne pourront pas être atteints » (Trần Ngọc Thêm, 2001).

En 2015, le XVIe Congrès de l'organisation du Parti Communiste Vietnamien (PCV) de Hà Nội pour le mandat 2015-2020, discute et adopte les objectifs et tâches de développement pour le quinquennat 2015-2020 ayant pour thème l'"Élevation des capacités de direction et de combativité de l'organisation du PCV, valoriser les belles traditions culturelles et héroïques, ainsi que la force de grande union nationale, mobiliser toutes les ressources, accélérer résolument et globalement l'œuvre de rénovation, d'industrialisation et de modernisation, édifier une capitale de plus en plus riche et belle, civilisée et moderne" (Le courrier du Vietnam, 2015). En particulier, la province-capitale de Hà Nội concentre ses efforts sur la modernisation de la structure de ses infrastructures urbaines comme rurales, la poursuite de l'accélération de la réforme administrative, l'amélioration de l'environnement pour l'investissement, l'élévation de l'efficacité de l'investissement et de la production, ainsi que l'amélioration de la qualité de ses ressources humaines, et le façonnement d'une image d'élégance et de civilisation applicable à la population de Hà Nội (ibid.). La "*civilisation urbaine*" aujourd'hui est officiellement considérée par le gouvernement vietnamien comme un projet de la société qui entraîne une construction urbaine a tout prix. En 2013, la "civilisation urbaine" est une mesure normalisée dans des documents juridiques. Le ministère de la Culture, des Sports et du Tourisme dispose d'une circulaire n° 02/2013 / TT-BVHTTDL précisant les critères de prise en compte dans le projet pour reconnaitre « le quartier (*phường* et *thị trấn)* civilisé et urbain ». Dans cette circulaire on peut lire :

« 1b) Construction, modernisation et rénovation d'au moins 90% des bâtiments publics d'administration, de socio-culture et d'infrastructure urbaine ;

2b) Au moins 60% des appartements sont construits à nouveau ou rénovés, et sont agrémentés d'une architecture urbaine »

b. Impact du concept « civilisation urbaine » sur l'espace urbain

Si la période collectiviste vietnamienne s'est caractérisée par une politique anti-urbaine, l'urbanisation post-Đổi Mới apparaît comme le moteur principal du développement du pays. Le changement politico-economique du Vietnam a recomposé l'espace urbain (voir chapitre 1).

Avec l'objectif d'*industrialisation* et de *modernisation* le pays, le gouvernement vietnamien définit des programmes à l'échelle national avec des objectifs spécifiques. Par exemple :

+ En 2012, le gouvernement vietnamien approuve le programme national de développement urbain pour la période 2012-2020 par la décision n° 1659 / QD - TTg. Selon ce programme, le pays s'efforce d'atteindre un taux national d'urbanisation de 45% en 2020.

+ En 2014, le gouvernement vietnamien promulgue la stratégie de développement industriel du Vietnam jusqu'en 2025, avec une vision jusqu'en 2035 pour développer l'industrie nationale par la décision 879 / QD-TTg.

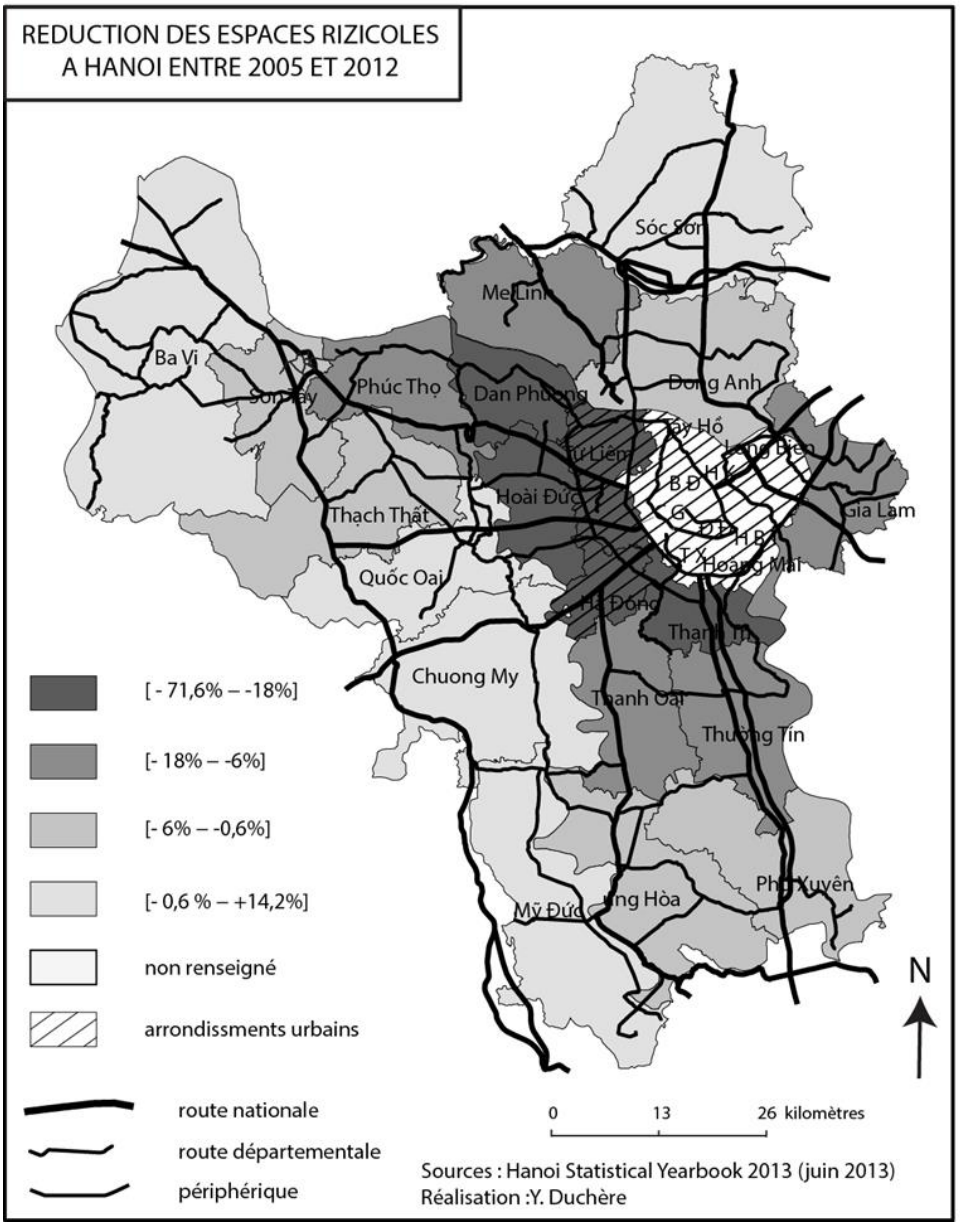
- **Les politiques d'investissement des nouvelles zones urbaines**

Dès la fin des années 1990, le gouvernement vietnamien œuvre à l'urbanisation de la ville de Hà Nội pour en faire une métropole de rang international. À partir de 1991, des réformes ont été conduites pour faciliter les investissements étrangers et, plus largement, pour privatiser le marché foncier (lois foncières de 1993, 2003 et 2013 et les lois sur les investissements étrangers de 2006) et ainsi accélérer le développement spatial de la ville de Hà Nội. Cette libéralisation du marché foncier est l'étape préliminaire pour amorcer le processus de métropolisation dans lequel s'est engagée la capitale-province. On compte 211 nouveaux projets résidentiels KĐTM (superficie de chaque KĐTM supérieure à 200 ha) approuvés durant la période 1994-2015 sur des terres agricoles (voir 1.3). Depuis 1997, en raison de son manque de capacité financière, l'État encourage les investisseurs privés à construire les infrastructures urbaines (projets résidentielle et projets de transport) sous la forme de BOT ou forme d'échange « terre contre des infrastructures » (voir chapitre 1).
Le dernier Schéma directeur de Hà Nội, approuvé en 2011, vise à faire de la capitale une métropole administrative, économique et culturelle durable, attractive pour les entreprises et influente dans la région et à l'international. Ce plan a dessiné une ville qui consomme beaucoup de terres agricoles afin de construire des nouvelles zones urbaines jugées *civilisées* et *modernes*.
Cependant, ces projets sont construits sur les terres agricoles dans la zone péripherique de Hà Nội, ce qui entraîne la perte d'une grande superficie de terres agricoles. Une grande superficie de terres agricoles en périphérie a été convertie en terrain à bâtir pendant la période 2005-2012 (voir carte 2-1).

- **Les politiques d'investissement dans l'industrie**

La municipalité de Hà Nội propose des conditions attrayantes pour les investisseurs : une main-d'œuvre peu coûteuse et des politiques d'occupation foncière intéressantes. Des parcs industriels, créés sur les terres agricoles, contribuent largement à la production industrielle. Afin d'attirer des projets d'investissement dans les zones industrielles et de stimuler la production industrielle, Hà Nội a mis en oeuvre de nombreuses politiques visant à faciliter les investissements. C'est notamment le cas des aménagements d'infrastuctures pour desservir les parcs et les zones industriels et les alimenter en eau, électricité, etc.
Les parcs industriels construits le long des autoroutes participent du procesus d'industrialisation rurale et modifient le paysage rural qui se caractérisait autrefois par des entreprises de petites tailles. Symbole de *civilisation* et de *modernité*, ces nouvelles zones sont sensées créer des emplois pour les populations locales. Les parcs industriels de Hà Nội ont effectivement offert 152.000 emplois ouvriers en 2017 (GSO, 2017), mais la plupart des emplois sont attribués à des migrants ruraux

originaires des autres provinces[2]. Ils recrutent de plus en plus de personnes en âge de travailler dans le delta du fleuve Rouge, notamment dans les provinces des alentours de Hà Nội. La capitale représente maintenant 40% de la production industrielle nationale et 45% du chiffre d'affaires à l'exportation du pays (GSO, 2017).

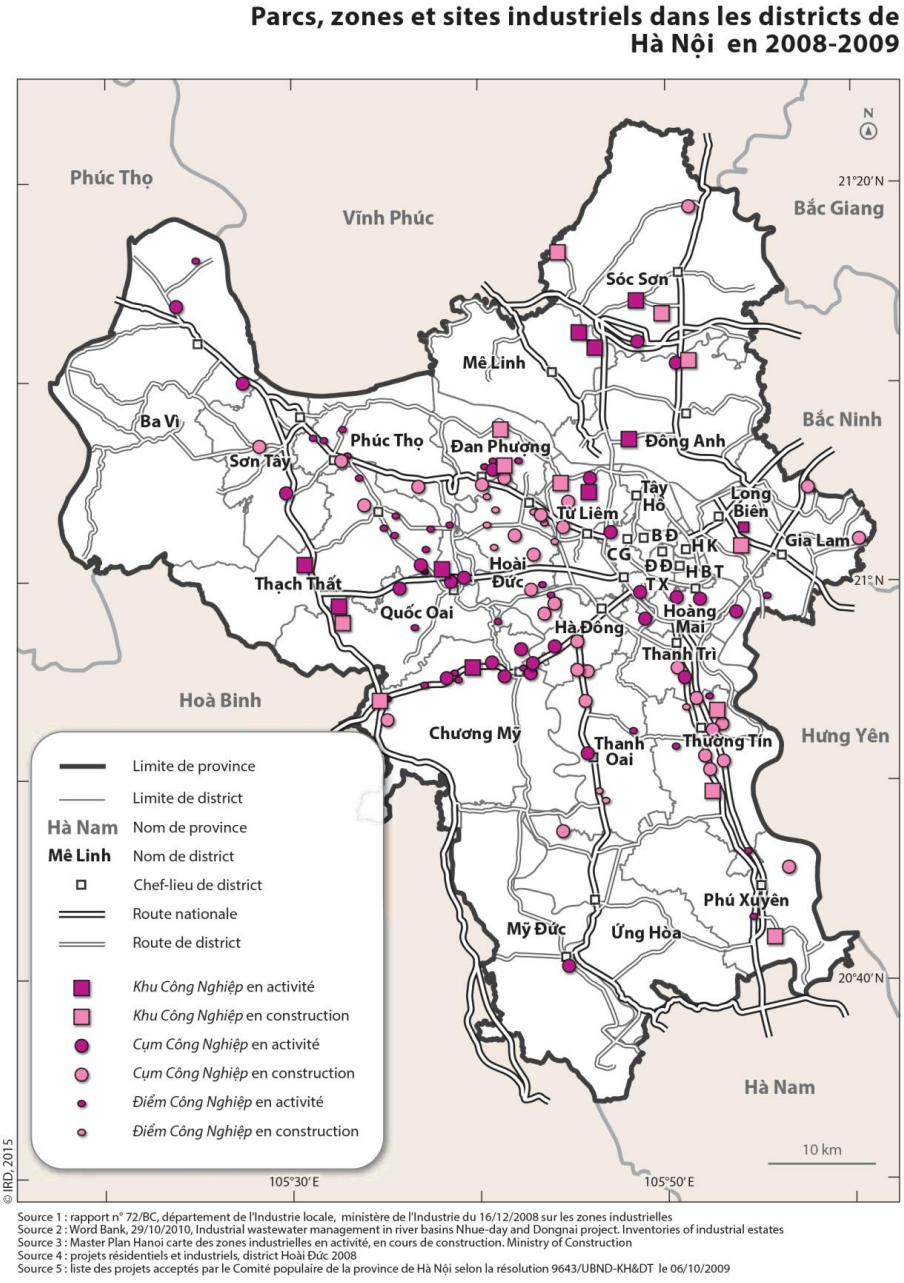


Carte 2-1 : Réduction des espaces rizicoles à Hà Nội entre 2005 et 2012 (source : Duchere, 2013)

Selon le Schéma directeur de Hà Nội 2030 vision 2050, la ville devrait compter 33 parcs industriels. L'eau usée de ces parcs industriels est généralement rejettée directement dans les cours d'eau. Les sept stations d'épuration en charge du traitement des eaux usées ne suffisent pas à résoudre ce problème sanitaire et environnemental qui s'ajoute à la pollution de l'air et à la pollution sonore

[2] En 2011, 70% des ouvriers travaillant dans les parcs industriels de la province de Hà Nội sont originaires d'autres provinces (Le Courrier du Vietnam 27/11/2011)

(Duchère, 2018)**.** Le système d'interconnexion de rivières et de lacs de Hà Nội contient les eaux usées domestiques et industrielles. Ces rivières entourant le centre de Hà Nội polluent l'environnement de la marche à pied comme le cas des espaces piétonniers Láng au bord rivière Tô Lịch dont nous parlerons au chapitre 3.2.



Carte 2-2 : Parcs, zones et sites industriels dans les districts de Hà Nội en 2008-2009 (conception S. Fanchette, in Fanchette (eds) 2015).

En raison de la volonté de se développer dans le sens de l'industrialisation et de l'urbanisation sous le concept de « *civilisation urbaine* », la politique de développement de la ville a encouragé le développement de la construction et de l'industrie. Nous assistons donc à un passage spectaculaire

des terres agricoles aux projets de construction d'infrastructures, aux projets des zones industrielles (voir les cartes n° 2-1 et n°2-2 ci-dessus).
La conséquence est la pollution de l'environnement urbain et les agriculteurs perdent leurs terres productives car la plupart des terres agricoles sont converties en nouvelles zones urbaines et zones industrielles. Entre 2000 et 2010, 11.000 ha de terres agricoles de la province de Hà Nội ont été affectées à des projets résidentiels, industriels et routiers et auraient touché 150.000 agriculteurs (Fanchette, Duchère, Segard et Lê VH, 2015). Les espaces urbains sont réaménagés et il y a un fort impact sur l'environnement des espaces piétonniers, que nous aborderons dans la partie suivante.

2.1.2. Croissance urbaine et réduction des espaces piétonniers

Après le Đổi Mới, à Hà Nội, le manque de parcs publics urbains est compensé de manière informelle par l'utilisation intensive des trottoirs et des rues (Drummond 2000, Thomas 2002). Dans cette partie, nous abordons la question de la construction de logements face à la croissance de la population (migrations, mobilités résidentielles et excédents naturels). Les nouveaux projets de logements dans nouvelles zones urbaines sont principalement des logements spéculatifs pour la classe moyenne émergente au Vietnam depuis le post Đổi Mới. La ville ne résout pas le problème du logement des migrants et des classes populaires qui sont contraints de vivre dans les anciens quartiers résidentiels de la ville ou des logements précaires dans le péri-centre et péri-urbain. Les nombreux villages urbanisés se densifient face à la construction de dortoirs pour les migrants, les logements de KTT sont pour certains en cours de délabrement lorsqu'ils ne sont pas reconstruits à des prix difficilement accessibles par leurs anciens occupants, et de nombreux logements informels se construisent dans la zone hors-digue ou dans les interstices urbains de la ville (autours des lacs ou le long de canaux transformés en égouts). Cela a abouti à une construction dense sur les anciens espaces de la ville et une forte baisse des espaces verts et des espaces publics – lieux de promenade des habitants.

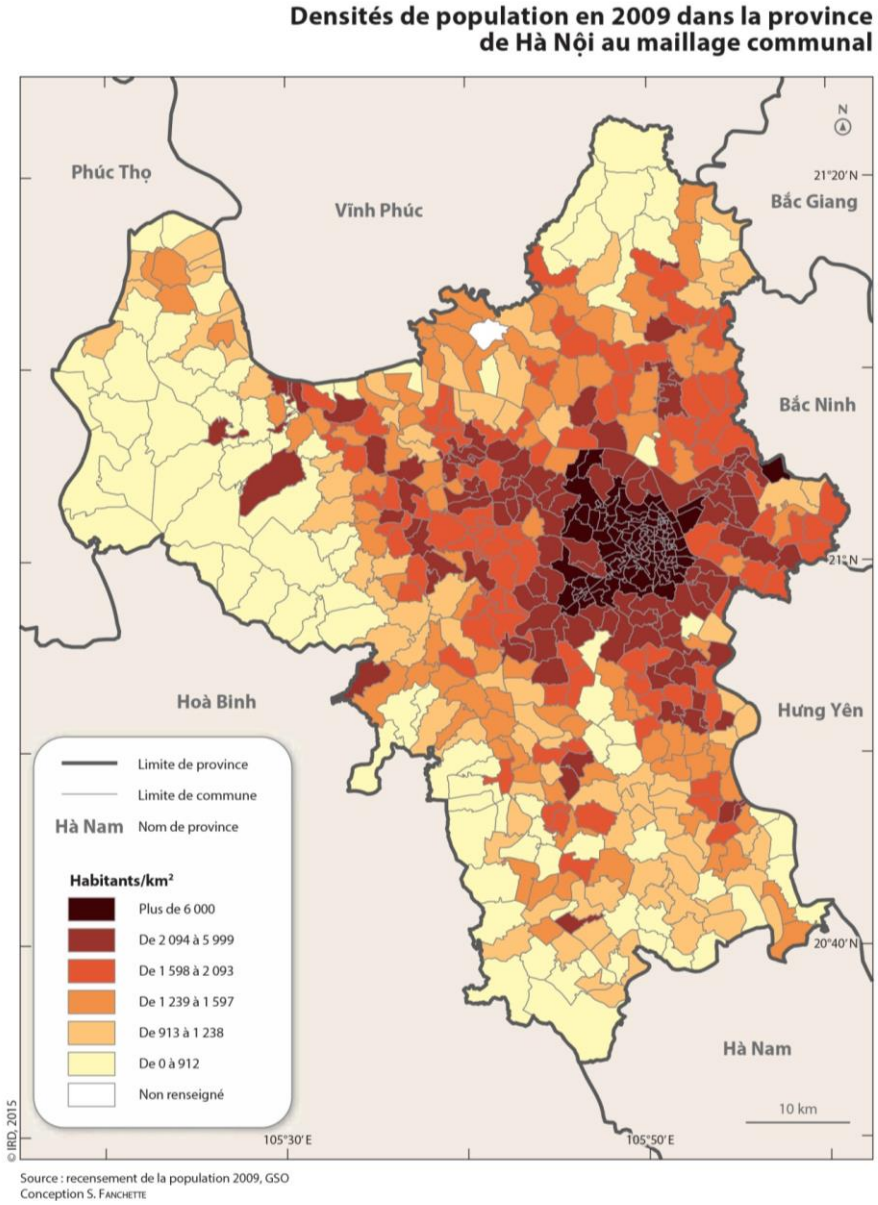
a. Croissance démographique, migrations et évolution de la distribution de la population de Hà Nội

La population urbaine à l'échelle de la province de Hà Nội a connu une croissance importante depuis les années 1990, du fait de la croissance démographique (taux d'accroissement de la population annuel entre 2009 et 2019 de 1,14% pour le Vietnam) et des migrations (voir tableau 2-1). De plus de nombreux villages ont acquis le statut urbain en raison de l'expansion de la nappe urbaine (GSO VN, 2019).
En 2019, Hà Nội compte plus 8 millions d'habitants dont 49,2% vivent dans des zones urbaines et 50,8% dans des zones rurales (GSO, 2019). La densité de population moyenne à Hà Nội passe de 1929 hab/km^2 en 2009 à 2398 hab/ km^2 en 2019 (GSO, 2019). La densité de population est très élèvée dans les arrondissements, tandis que dans les communes rurales (Sóc Sơn, Ba Vì, Mỹ Đức et Ứng Hòa), la densité est inférieure à 1.000 habitants/km^2. Par rapports aux densités de population observées ailleurs en Asie du Sud-Est (100 à 200 hab/km^2), Hà Nội et son delta donnent à voir des densités démographiques parmi les plus fortes au monde.

Année	Population totale	Zone Urbaine	Zone rurale
1999	5.235.007	1.925.766	3.309.241
2009	6.451.909	2.644.536	3.807.373
2019	8.053.663	3.962.927	4.090.736

Tableau 2- 1 : Croissance démographique de Hà Nội 1999-2019 (source : Bureau de Statistique Générale du Vietnam 2009,2019)

La zone la plus densément peuplée et urbanisée se trouve dans l'hyper-centre, et dans les arrondissements péri-centraux passés au statut urbain à la fin des années 1990 (voir la carte 2-3).



Carte 2-3 : Densités de population en 2009 dans la province de Hà Nội au maillage communal (source GSO 2009, conception S. Fanchette, in Fanchette (eds) 2015)

Depuis 20 ans, les arrondissements de Đống Đa, Thanh Xuan, Hai Ba Trung et Cau Giay sont toujours les endroits les plus densément peuplés de la ville, avec pour densite de population à Đống Đa : 37.347 habitants / km^2 ; Thanh Xuan : 32.291 habitants /km^2 ; Hai Ba Trung : 29.589 habitants / km^2 et Cau Giay : 23.745 habitants / km^2 (GSO, 2019).

On observe deux processus qui permettent de comprendre cette nouvelle géographie de la population à Hà Nội. D'abord, face à l'augmentation des prix de l'immobilier et à la raréfaction de l'espace en centre-ville de plus en plus tertiarisé, on note des mobilités résidentielles centripètes de la population vers les quartiers péri-centraux et les zones péri-urbaines (c'est notamment le cas des classes moyennes à la recherche de plus d'espace et qui se déplacent vers les KĐTM du périurbain). Ce phénomène est accentué par les déplacements de population dans le cadre des « expropriations » liées aux grands projets urbains. Ensuite, de nombreux districts ruraux sont promus au statut urbain du fait de leurs forte densité humaine mais aussi de la multiplication du nombre de projets immobiliers de type KĐTM (nouvelles zones urbaines). Ces territoires périubains jouent un rôle central en matière de création de logements pour des populations étudiantes et ouvrières, notamment dans des villages spécialisés dans le logement bon marché (*nhà trọ*) (S. Fanchette, Lê X.H, P Moustier, Đào TA, Nguyen XH, 2015).

La croissance démographique élevée est en grande partie liée à l'arrivée de migrants depuis les campagnes notamment pour travailler dans les parcs et zones industriels des périphéries de Hà Nội où la densité de population est la plus élevée (voir cartes 2-2 et 2-3). 70% des travailleurs des parcs industriels de Hà Nội viennent d'autres provinces (le courrier du VN, 2011). Dans un espace urbain très densément peuplé, l'arrivée de jeunes travailleurs migrants dans les zones industrielles exerce une pression sur le logement dans les villages. La plupart des zones industrielles ne sont pas pourvus de logements pour les ouvriers (S. Fanchette, Le X.H, P Moustier, Dao TA, Nguyen XH, 2015). Plus de 70% des ouvriers vietnamiens louent un logement *nhà trọ* dans les villages (Nhân dân, 2019). Dans 32 communes de Hà Nội, les migrants représentent plus de 30% de la population de la population communale. Ces communes sont principalement situées dans les nouveaux arrondissements du péri-centre : Cau Giay, Thanh Xuan, Ha Dong, Nam Tu Liem et Bac Tu Liem, où le processcus d'urbanisation est très fort (Institut de la population et des affaires sociales, 2019). Les chantiers de construction et les zones industrielles attirent beaucoup d'ouvriers qui viennent des campagnes. Les ouvriers qui travaillent sur les chantiers sont souvent des travailleurs illégaux, sans contrat du travail et qui ne bénéficient pas d'un accès complet aux services sociaux. Les logements *nhà trọ* autour de Hà Nội se développent rapidement et offrent aux paysans, dont la terre a été « expropriée », des revenus élevés.

D'autre part, l'espace agricole a été réduit dans les zones péri-urbaines du fait des expropriations pour la construction de parcs industriels et de nouvelles zones urbaines. Les paysans qui n'ont plus de terre agricole sont contraints de se reconvertir dans un nouveau métier. Néanmoins, pour apprendre un nouveau métier il faut du capital. Par ailleurs, l'industrie recrute surtout des jeunes. Les personnes agées restent alors en marge de ce processus de modernisation qui semble être source d'une grande inégalité. La possibilité qui s'offre à ces populations est de travailler pour le secteur informel (chantier de construction, collecte des déchets, vendeurs ambulants, femmes de ménage, etc.).

b. L’incapacité de la ville à créer suffisamment de logements pour les catégories modestes

Après 1991, le gouvernement a supprimé les subventions au logement et avec le programme « l’État et le peuple construisent ensemble » (voir chapitre 1) de nouvelles zones urbaines sont planifiées et construites de manière synchrone à Linh Dam, Dinh Cong. Cependant, au cours de cette période, afin de résoudre les problèmes immédiats du logement, la ville a principalement développé des types de maisons-tubes et des *chung cư* (logement collectif) à vendre selon les mécanismes du marché (Phạm Thái Sơn, 2014). A cette période, les logements sociaux n'ont pas fait l'objet d'attention de l’État.

Les migrations et les mobilités résidentielles des jeunes couples du centre ville augmentent au fil du temps et accompagnent la demande en logements. Les inégalités urbaines commencent à être plus discutées par les autorités. En 2005, l'Assemblée nationale a promulgué une loi sur le logement, spécifiant les formes de développement du logement, notamment en ce qui concerne le développement de logements commerciaux (financés par des entreprises ou des organisations dans le cadre de projets). La location et la vente de logements sociaux, les logements pour fonctionnaires sont aussi concernés par cette nouvelle loi. Pour la première fois, le concept de logement social a été officiellement introduit et la loi sur le logement a consacré une section au développement du logement social.

Ainsi, il existe actuellement trois sources principales d’offre de logement pour répondre aux besoins des citadins au Vietnam.

+ La première source, la plus populaire : ce sont les logements auto-construits, qui représentent environ 60 à 70% de la surface de logements dans la période post- Đổi Mới (voir chapitre 1)
+ La deuxième source est le segment le plus dynamique des projets de développement de logements spéculatifs avec la participation d'investisseurs de plusieurs secteurs économiques : les investisseurs d'État, les investisseurs privés ainsi que les investissements internationaux.
+ La troisième source, les projets de logements sociaux avec le soutien important de l’État pour répondre aux besoins des groupes aux conditions économiques limitées.

Parallèlement à l’apparition de la définition du logement social dans la loi en 2005 sur le logement, les premiers groupes cibles spécifiques à être identifiés incluent le groupe des cadres, des fonctionnaires, des officiers et des soldats, des ouvriers travaillant pour l’État. C’est ce groupe qui a longtemps été prioritaire pour l’attribution des logements sociaux.

Depuis longtemps, les migrants et les travailleurs indépendants ou privés ne sont pas concernés par les politiques de logement de l'État, car la plupart n’ont pas de certificat de résidence à Hà Nội et ne peuvent bénéficier des services de la ville, même s’ils participent de façon informelle à l’amélioration des services urbains (commerce, collecte des déchets, services à la personne…). Ils louent donc un *nhà tro* dans les anciens quartiers de la ville, en en périphérie urbaine ou le secteur informel de construction s’est fortement développé.

En 2009, lorsque le gouvernement a intensifié la construction de logements sociaux, la résolution 18/2009 / NQ-CP et les décisions 65, 66, 67/2009 / QD-TTg ont distingué deux groupes : les

étudiants et les habitants à faible revenu. C'est la première fois que les groupes de pauvres et de migrants vivant dans les villes sont considérés comme des ayant droit du système d'aide au logement social.

La pénurie de logements et le besoin de rentabilité des investissements privés ont poussé encore plus loin le rêve des pauvres d'avoir un logement. Les personnes à revenu moyen ou faible attendent des politiques avec le soutien spécial du gouvernement. Les investisseurs ne s'intéressent pas aux logements sociaux à cause de leur faible rentabilité et des conditions très complexes d'élaboration des dossiers (Pham T.S, 2014). Selon la loi de Logement 2005, les propriétaires des logements sociaux ne peuvent pas vendre, donner à louer ou donner, prêter les logements aux autres[3]. Cela pousse certaines personnes à faible revenu à ne pas s'intéresser non plus aux logements sociaux car ils ne peuvent pas spéculer avec. Selon la réglementation, les investisseurs de logements sociaux ne peuvent bénéficier que de 10% de leur marge bénéficiaire, ce qui est faible par rapport aux profits d'autres types de projets immobiliers au Vietnam. Par conséquent, en réalité, les investisseurs se concentrent uniquement sur la construction de segments de logement pour les plus nantis, qui ne sont pas limités à l'accès au logement et sont capables de payer des sommes faramineuses au mètre carré, créant ainsi les conditions du roulement du capital et des profits rapides pour les investisseurs. En outre, lors de la construction de logements sociaux, les investisseurs ne sont pas autorisés à décider du prix de vente ou du loyer, mais ils doivent respecter le plafond fixé par les autorités locales. Par contre, les conditions pour le développement de logements spéculatifs sont assez simples, les profits sont plus élevés, plus rapides et plus faciles à mobiliser des capitaux, les entreprises se concentrent donc davantage sur ce segment. Cela a créé un surplus de logements *haut standing* mais aussi un manque de logements sociaux.

« Concrètement, entre 2008 et 2013, la crise s'est traduite par un effondrement de l'ordre de 50% des prix des logements neufs résidentiels destinés aux classes moyennes et aisées, par un ralentissement de l'activité de construction et par des retards dans la livraison des projets ». (C. Musil & D. Labbe, 2014).

Toutefois, la loi de 2014 sur le logement pour les ouvriers contient des réglementations sur le logement social. Le décret 100/2015 / ND-CP du gouvernement détaille également la mise en œuvre du logement social, y compris le logement ouvrier. Selon cette loi, les projets de logements spéculatifs, les projets urbains doivent consacrer 20% de la superficie du terrain à la construction pour les logements sociaux. Pour les projets de moins de 10 hectares, le paiement peut être effectué en espèces, en fonds foncier ou en logement équivalent à cette valeur. Pour les projets de plus de 10 hectares, il est impératif de construire des logements sociaux. Cependant, l'investissement dans la construction de logement ouvrier est encore très faible même dans les zones industrielles. Les procédures sont compliquées, le temps de préparation trop long, l'expropriation des terres agricoles, dite « libération » du droit d'usage des terres, est lente et source de nombreux conflits avec les paysans. Le retour sur investissement maximum de ces projets est de 10%, tandis que l'approbation du plan de projet est trop longue, ce qui entraîne des coûts beaucoup plus élevés.

[3] Loi de logement 2015, les propriétaires peuvent vendre, donner à louer ou donner, prêter aux autres après 5 ans d'utilisation

c. Augmentation de la densité du bâti et réduction des espaces publics

Les migrants à bas revenus et les populations pauvres sont les plus vulnérables. Pour faire face à la crise du logement qui touche la capitale, ils doivent s'installer dans des zones encore délaissées par le développement urbain. On les retrouve notamment dans les zones hors digues ou dans des quartiers spécialisés en logements bon marché dans lesquels les habitants divisent les habitations en lots afin de les louer.

Le problème du logement des migrants à bas revenus à Hà Nội est le plus préoccupant, en particulier pour certains migrants saisonniers qui ne peuvent pas s'acquitter de leur loyer. Ils se rassemblent souvent sur les terrains publics vides ou dans des *nhà trọ* abordables avec les conditions d'hébergement pénibles.

Les migrants s'installent souvent dans les *nhà tro* construit par les habitants dans les villages péri-centraux et péri-urbains, ou ils se regroupent dans des terrains publics vides (abords de canaux, berges du fleuve Rouge, interstices urbains délaissés par les grands projets). Les habitants des quartiers péri-urbains qui ont été expropriés pour les grands projets, se reconvertissent en logeurs et investissent leurs compensations dans la construction de logements destinés à être loués aux migrants (voir chapitre 4). Les anciens espaces de la maison traditionnelle (jardin, mare, porcherie) disparaissent et sont remplacés par des logements locatifs bon marché.

La plupart des migrants à bas revenues à Hà Nội travaillent comme ouvriers non qualifiés, non spécialisés et nombreux sont des migrants saisonniers qui viennent en basse saison agricole travailler en ville. Ils exercent toutes sortes d'emplois : construction et production artisanale, cyclo, et moto taxi, collecte des déchets, serveurs dans les restaurants et employés de maison. On retrouve ces travailleurs précaires dans des marchés d'ouvriers temporaires où ils attendent d'être embauchés pour la journée. C'est par exemple le cas du carrefour de Giảng Võ – un marché d'ouvriers temporaires très connu depuis le Đổi Mới. Certains, trop pauvres pour louer une chambre, dorment même sur le trottoir. Ils sont corvéables à merci et sont généralement prêts à accepter n'importe quelle tâche et n'importe quel salaire. Les travailleurs qui vendent des légumes, des fruits, du riz sont généralement des femmes. Elles viennent des provinces mitoyennes à Hà Nội et louent des chambres à proximité du marché.

En parallèle à la densification des zones péri-centrales et péri-urbaines, la gentrification de l'hyper-centre de plus en plus tiertiarisé, s'accélère, notamment le quartier ancien appelé « quartier des 36 rues et corporations », en raison de son potentiel patrimonial pour le tourisme et les classes élevées de la capitale. Ce quartier, parmi les plus denses de la ville, en raison de l'accueil de populations rurales pendant la guerre, a vu ses batiments anciens et religieux squattés et hyper-occupés. L'arrondissement de Hoàn Kiếm est le seul à avoir enregistré une croissance annuelle négative entre les recensements de 1999 et 2009 (-1,13%) et entre 2009 et 2019 (-0,83) (GSO, 1999, 2009, et 2019).

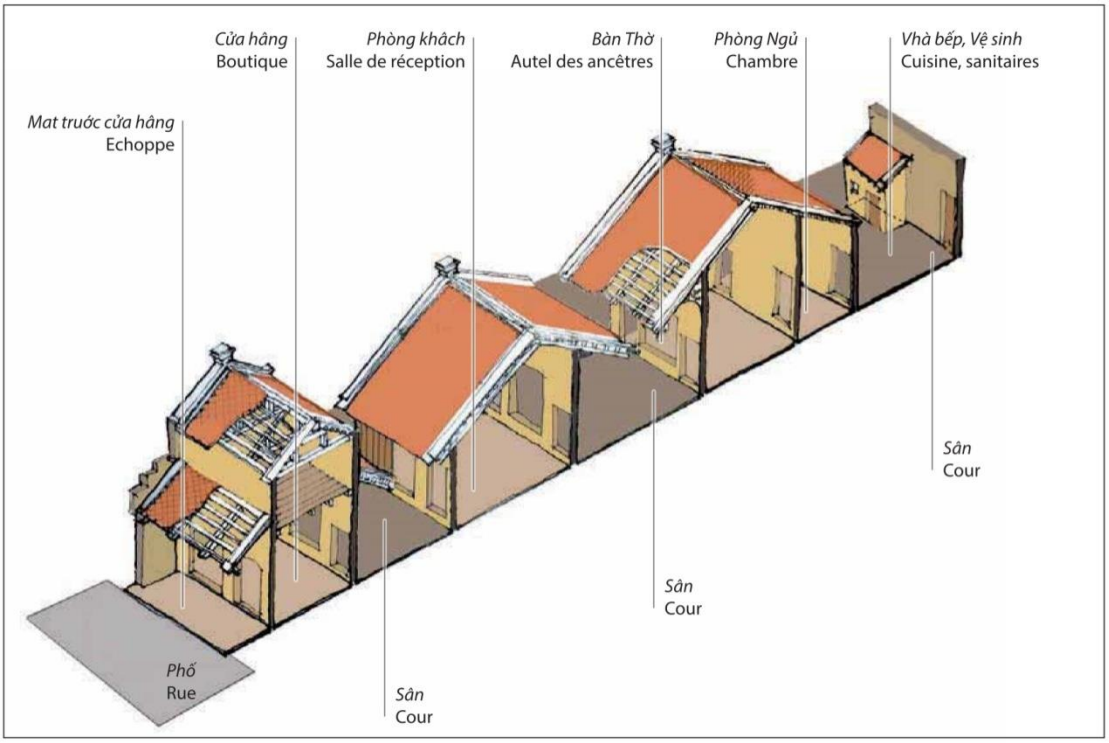
- **Dédensification de l'espace résidentiel dans le quartier des « 36 rues »**

Durant le règne des rois Ly (1009-1225), les maisons de Thăng Long (ancien nom de Hà Nội) étaient étroites et sombres. L'envoyé du Yuan décrit la maison de Thăng Long : « Le toit est très

haut, mais l'auvent n'est qu'à 1 à 2 mètres du sol, la maison est donc un peu sombre et devrait avoir une fenêtre. À l'intérieur de la maison, il n'y a ni tables ni chaises, on y touve un lit ou un tapis de carex sur sol. À côté du lit, un poêle à charbon permet de chauffer quand il fait froid et limite l'humidité pendant la saison des pluies » (Nguyễn Ngọc Tiến, 2017).

En 1815, la loi Gia Long[4] est édictée, puis modifiée par le roi Minh Mang en 1820, notamment en ce qui concerne les règles de construction à Thăng Long (limitation de la hauteur de la maison). La politique fiscale de la dynastie Nguyen (1802-1945) avec Thăng Long est presque inchangée. Elle n'est pas basée sur la taille du magasin mais les taxes dependent de la largeur de la façade de celui-ci. Donc, plus la façade est large, plus la taxe est élevée. Ce système aboutit à la division des maisons, au sein de la famille par exemple, et à la vente d'autres. La maison-tube résulte de cette adaptation à la pression fiscale.

Même sous la période française, la population maintient sa stratégie de contournement de la loi fiscale en évitant de construire des maisons dotées d'une trop large façade.



Source : Nguyên Minh Trang - Bureau de gestion du Vieux Quartier - 2005

Illustration 2-1 : Schéma de la maison tube (source Bureau du Vieux Quartier, in Fanchette (eds), 2015)

Selon les documents français des années 1880, la description des maisons autour de la zone du lac Hoàn Kiếm donnait à voir une très petite superficie. Des années 1920 à 1954, de nombreuses familles des classes aisées démolissent de vieilles maisons pour construire des nouveaux immeubles avec une grande hauteur afin d'avoir plus d'espace de vie. La limite verticale pour ces constructions était de trois étages.

[4] Loi Gia Long est la 2ème loi après la loi Hồng Đức du dynastie Hậu Lê (1428–1789)

Après avoir repris la capitale en 1954, des milliers de fonctionnaires (*cán bộ*) n'ont aucun logement à Hà Nội, ils restent dans le quartier des 36 rues avec des habitants pour travailler à la capitale. Des nombreux fonctionnaires et employés accueuillent également leur famille de la campagne pour vivre avec eux, évitant ainsi de devoir partager leur maison avec des étrangers, face aux expropriations des grandes demeures par le gouvernement révolutionnaire. Les nouveaux arrivants s'installent définitivement dans ces logements et voient leur situation régularisée (voir Chapitre 1). Au début des années 1990, la densité population du quartier de Hoan Kiêm atteint 84.000 habitants/km^2, sans compter des dizaines de milliers de personnes originaires d'autres provinces travaillant pour les restaurants, les services, les femmes de ménage non recensées. La surface moyenne de logement n'est que de 1,5 à 2 m² / personne, 20% des ménages n'avait pas de cuisine, 50% des ménages pouvait avoir jusqu'à six personnes dans une même chambre (Bureau de gestion du quartier « 36 rues »). En raison de sa taille, les ménages rénovent et agrandissent leurs maisons avec de nombreux matériaux différents. En 1998, le Comité populaire de Hà Nội lance un projet de dédensification de la population du quartier 36 rues, pour atteindre l'objectif de 50.000 habitants/ km^2 en 2020, plus de 6.500 ménages (environ 27.000 personnes) devaient déménager ailleurs. En 2013, il n'y a que 7.000 personnes environ (soit 1.500 ménages) relocalisées dans un nouveau lieu. Jusqu'à aujourd'hui, ce grand plan de dédensification de quartier 36 rues de Hà Nội n'a pas atteint ses objectifs, la densité population de ce quartier reste 82.300/ km^2 en 2019 (Bureau du Statistique de Hà Nội, 2019).

- **Densification des villas et réduction de l'espace de vie des familles dans le quartier francais**

La libération de la capitale en 1954 a été marquée par une migration rurale incontrôlée. En 1960, l'État a mis en œuvre une politique de réforme socialiste sur le logement. Le but de cette rénovation était d'utiliser le fond de logement existant selon le modèle socialiste et de nationaliser les logements abandonnés par les personnes ayant fui le pays, les logements mis en location (identifiés à une activité capitaliste) et les logements des familles considérées comme bourgeoises (c'est-à-dire les entrepreneurs mais aussi les fonctionnaires de l'administration coloniale, professeurs, docteurs...). Les maisons qui avaient été réquisitionnées par l'armée ou le parti pendant la guerre furent également placées sous la propriété de l'État sans aucune compensation. « La fusion de la propriété privée dans la propriété publique se fit selon le même principe que celle de l'industrie et du commerce. Les propriétaires ne devenaient plus que les occupants parmi d'autres d'un bien de l'État. Ils ne conservaient plus qu'une superficie de leur maison fixée en fonction des normes officielles (entre 3, 5 et 6 m^2 par habitant). Dans le contexte idéologique de l'époque, les propriétaires immobiliers étaient des bourgeois qui devaient désormais partager à égalité les conditions de vie de l'ensemble des travailleurs. » (Cerise et Pandolphi, in Fanchette (eds), 2015).
Selon ces réformes, de nombreux ménages doivent partager leur maison. Les propriétaires ne peuvent garder qu'une superficie minimale de la maison selon les normes officielles (3,5 à 6 m^2) pour chaque citoyen.
L'étude de cas de L. Pandolfi en 2001 s'intéresse à la maison de Monsieur Minh, son père était autrefois un riche vietnamien. En 1935, il achète la maison d'un Français dans le quartier français.

Depuis 1961, sa famille a accueilli 3 autres ménages et 1 classe de maternelle. Donc, il y a 4 ménages d'environ 15-18 personnes vivant dans une seule maison (L. Pandolfi, 2001).

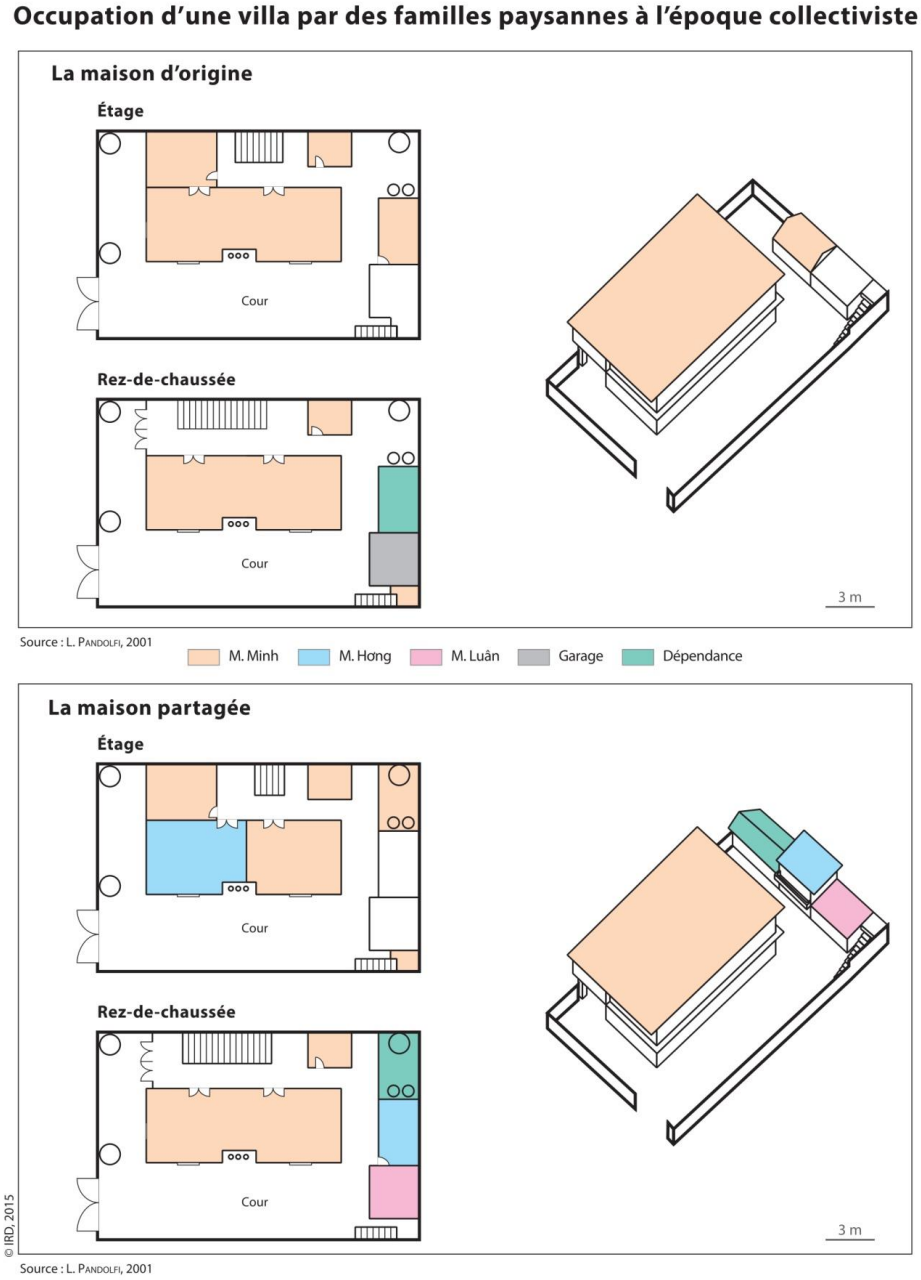


Illustration 2-2 : Occupation d'une villa par des familles paysannes à l'époque collectiviste (source L. Pandolfi, 2001 et dans (Fanchette eds, 2015)

- **Densification des logements dans les quartiers KTT**

Face à l'impérieuse nécessité d'augmenter la taille des espaces de vie dans les logements collectifs, certains habitants ont eux-même agrandi leur habitation. Cette auto-construction a pu se faire au détriment des espaces publics, notamment des espaces verts et des cours, ou encore par l'agrandissement des balcons.

L’auto-construction par les habitants dans les espaces communs des KTT (voir chapitre 1) depuis le Đổi Mới répond à la nécessité d'augmenter d’espace de vie dans des endroits où la conception originale d’espace de vie était déjà petite. La demande d’espace de vivre est toujours très haute, les plans d’amenagement des KTT ont été légèrement modifiés par rapport à l'original. Par exemple, en 1980, Trung Tu a construit 3 nouveaux bâtiments (voir Illustration 2-3)

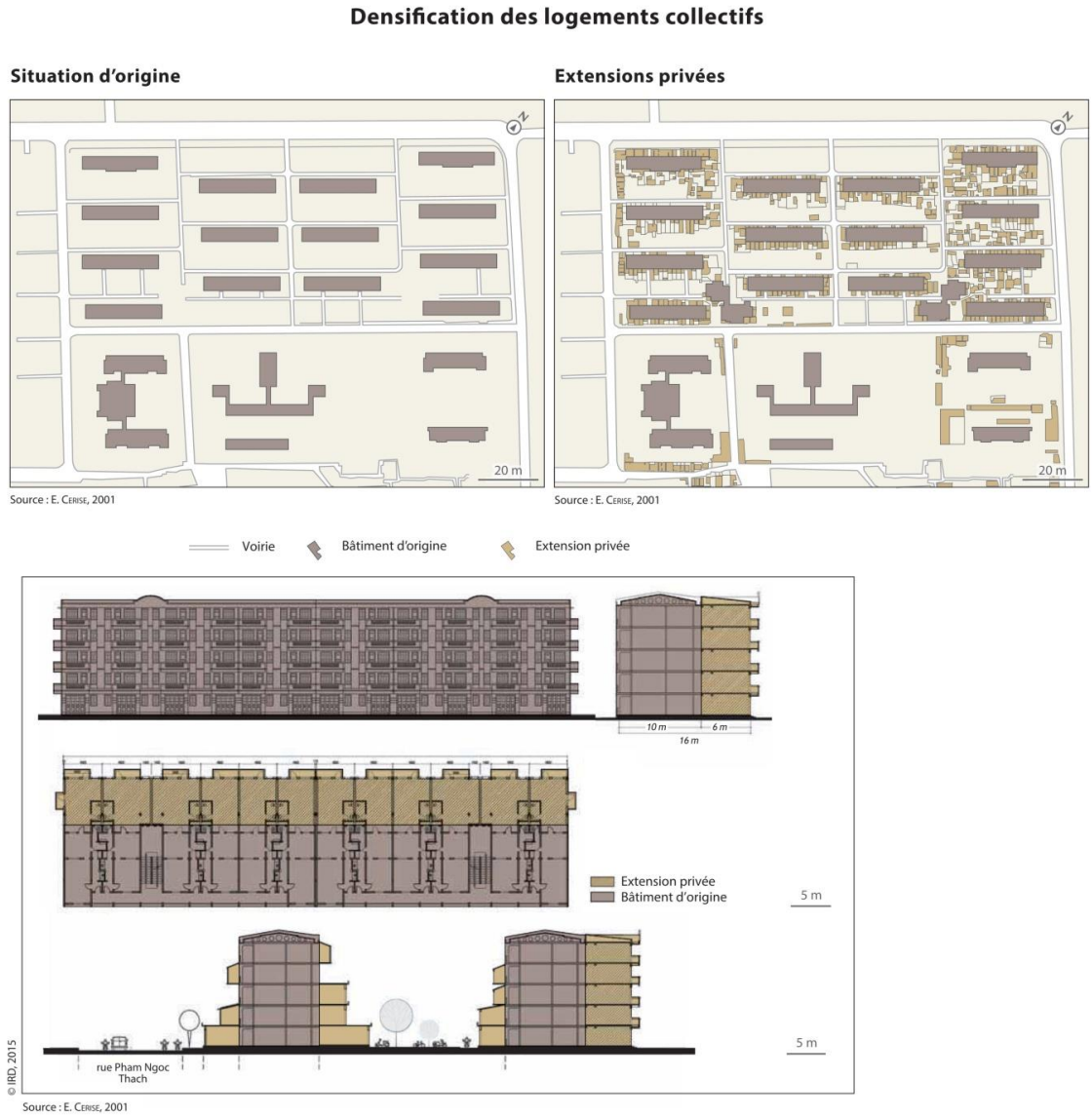


Illustration 2-3 : Densification des logements collectifs (source : Cerise, 2001, in Fanchette (eds), 2015)

Au debut, les appartements du rez-de-chaussée privatisent l’espace public pour en faire leurs jardins familiaux. Depuis Đổi Mới, tous les habitants peuvent participer à l'économie privée et les petits potagers sont remplacés par des commerces. Les changements dans l'utilisation du KTT et l'apparition de magasins au rez-de-chaussée du bâtiment ont créé un lien avec la ville traditionnelle (ville marchande). Plus encore, ces appartements cumulent les fonctions commerciales et de logement selon le modèle de la maison tube dans la vieille ville.

Les habitants dans les étages peuvent également partager leurs appartements avec les migrants pour augmenter leurs revenus, (entretiens personnels dans le KTT Trung Tự). Étant donné que l'état du KTT s'est détérioré et endommagé, le prix de la location n'est pas élevé et est accessible.

- **Réduction d'espace de vie des villages urbanisés par augmentation de la densité de construction**

Depuis le Đổi Mới, la nappe urbaine s'étend aux zones péri-urbaines intégrant de nombreux villages agricoles et artisanaux (148 villages avec 191,58 km2). Les villageois perdent leurs terres agricoles et les migrants s'installent dans les villages dans de nouveaux logements ce qui change fortement la structure du village.

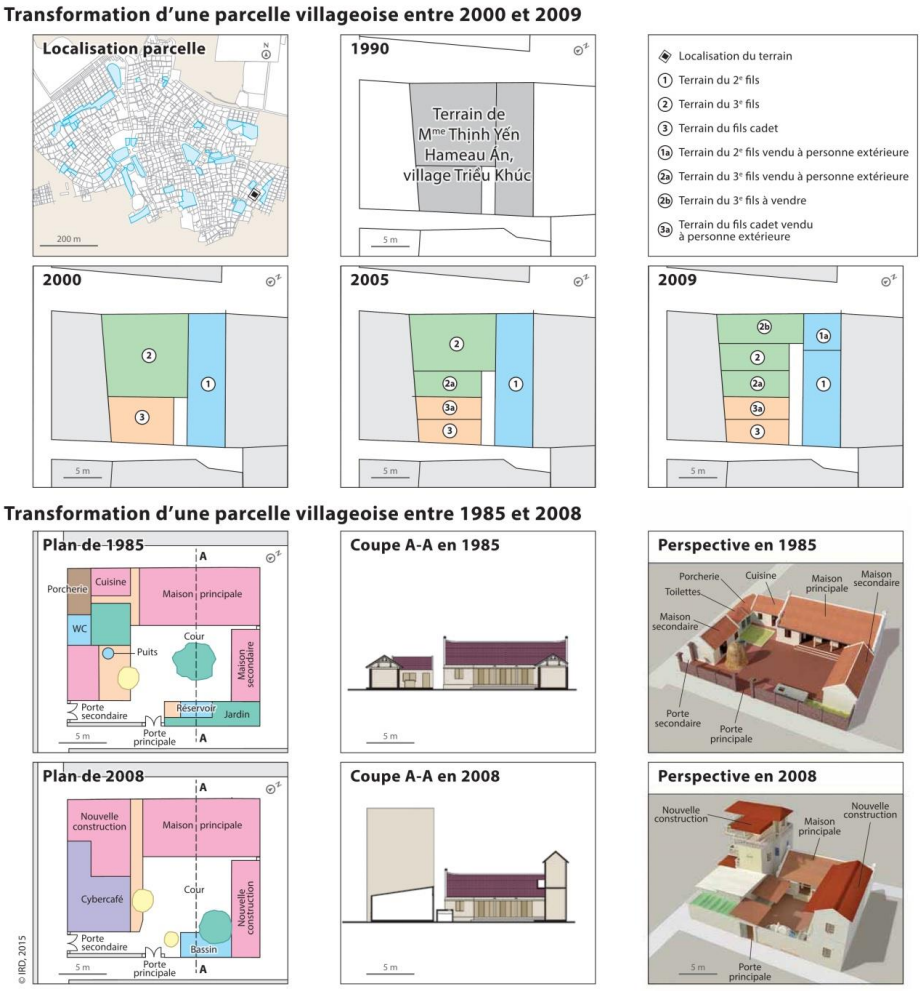


Illustration 2-4 : Transformation d'une parcelle villageoise entre 2000 et 2009 (source : Trần Nhật Kiên, 2010 ; in Fanchette (eds), 2015)

Les marchés foncier et immobilier sont en pleine expansion dans les années 1990. Les villageois divisent leurs parcelles pour en vendre une partie à des spéculateurs ou à des migrants. D'autres construisent des *nhà trọ* pour les migrants.

Progressivement, ils ont démoli et reconstruit presque entièrement le système de maisons traditionelle du village et la densité de construction est presque pareil avec le centre-ville. Les

figures de l'illustration 2-4 montrent le processus d'augmentation de la densité de construction et de la population d'une maison traditionnelle dans le village de Trieu Khúc.
L'augmentation de la croissance démographique naturelle et l'installation de migrants dans les anciennes zones de Hà Nội a augmenté la densité de construction et diminué l'espace de vie. L'ancien espace de la ville (espace résidentiel avant Đổi Mới) déjà exigu continue d'être réduit. Les nouveaux logements des KĐTM sont construits après Đổi mới principalement pour la classe moyenne en raison de la faiblesse de l'État et la politique du gouvernement a laissé les investisseurs privés faire la ville. Les difficultés rencontrées dans les politiques de construction de logements sociaux ont rendu difficile l'accès des pauvres et des ouvriers au logement social. Ils habitent dans les *nhà trọ* des villages et dans les anciens KTT de Hà Nội ou ils se rassemblent dans les terrains publics vides de la ville. Tout cela conduit à une diminution de l'espace public urbain, que nous aborderons de façon plus detaillée dans la section suivante.

2.1.3. Les externalités négatives de la croissance urbaine sur les espaces lacustres et de détente/promenade

Dans cette section, nous présenterons la reduction et la pollution des espaces verts et des espaces d'eau où les gens se promènent quotidiennement.

a. Réduction et pollution des plans d'eau

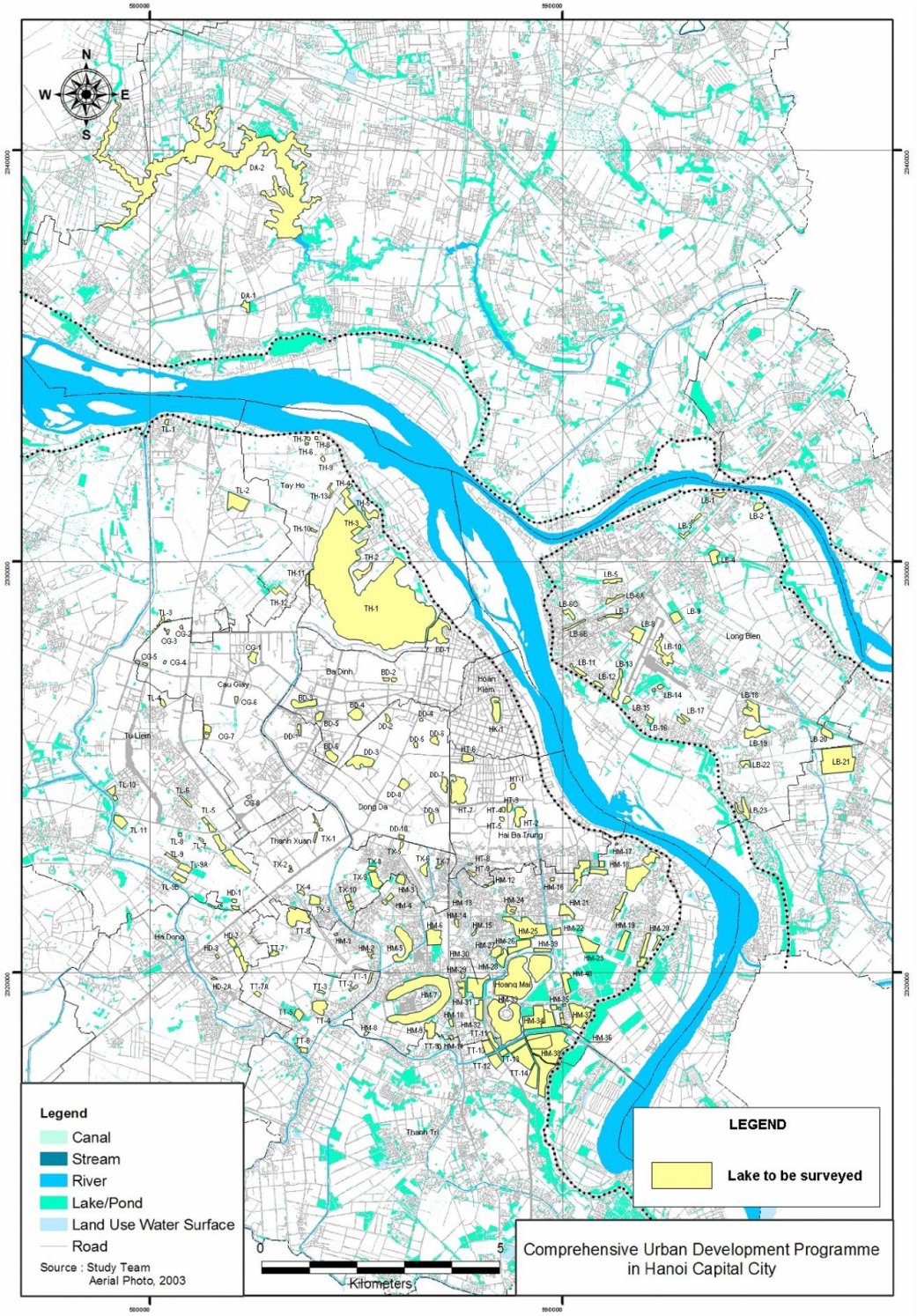
Hà Nội était autrefois connue comme une ville avec beaucoup d'eau, située entre trois rivières et les paysages naturels créés par de nombreux lacs et étangs. Hà Nội dans la langue sino-vietnamienne signifie « à l'intérieur du coude du fleuve ». Les rivières et les lacs remplissent plusieurs fonctions hydrauliques : ils agissent comme régulateurs contre les inondations (19 cas selon Haidep) et vecteurs du drainage urbains, limitant les inondations pluviales pendant la Mousson. De plus, les lacs du centre-ville constituent des espaces publics et lieux de promenade pour les habitants, et ils offrent des opportunités économiques pour les habitants les plus pauvres (32 sont utilisés pour la pêche, horticulture, tels les liserons d'eau). Cependant, le processus d'urbanisation et d'industrialisation de la ville au cours des dernières décennies a fait disparaître ces espaces et les a gravement pollués.
Le processus d'urbanisation et la croissance démographique consomment de nombreuses terres, les zones au bord du lac étant les lieux les plus concernés par les invasions sauvages. De nombreux étangs et lacs ont été remblayés pour gagner de la suface constructible. La superficie des étangs et des lacs a donc rapidement déminué.

- **-Période avant 2008 :**

Selon les statistiques du département de la construction de Hà Nội, de 1986 à 1994, la superficie des lacs a été réduite de plus de 16 hectares. Un an plus tard, en 1995, 23 hectares de lacs avaient disparu. En particulier à Hồ Tây (50% de la surface lacustre de la ville) dont la superficie est passée de 500 ha à 446 ha. Le lac de Linh Quang (Đống Đa) est également dans la même situation, il est passé de 6 ha à 5,2 ha. Aujourd'hui, la surface en lacs de la ville n'est plus que de 1.165 ha. Ce

phénomène est la conséquence de l'urbanisation, notamment dans les nouvelles zones urbaines de Hà Đông, Cầu Giấy et Nam Từ Liem où l'urbanisation va de pair avec le remblaiement des étangs.

Figure 2.1.1 Location Map of Targeted Lakes



Carte 2-4 : Les lacs au centre de Hà Nội 2007 (source : HAIDEP, 2007)



Hanoi 1960 Hanoi 2009

Carte 2-5 : La disparition des plans d'eau dans le quartier Đống Đa periode 1960-2009 (source : Ashui, 2009)

- **Période 2010 à 2015 :**

L'enquête du CECR[5] (période 2010 à 2015) recense 17 étangs et lacs qui ont complétement disparu dans 6 arrondissements du centre de Hà Nội. Selon cette enquête, le district de Ba Đình n'a pas perdu ses lacs, deux nouveaux lacs ont même été créés ; à Hoàn Kiếm la situation n'a pas changé. Néanmoins, dans l'arrondissement Đống Đa il y a 4 lacs en moins ; dans l'arrondissement de Hai Bà Trưng ce sont trois lacs qui ont été remblayés, huit dans l'arrondissement Cầu Giấy, etc.

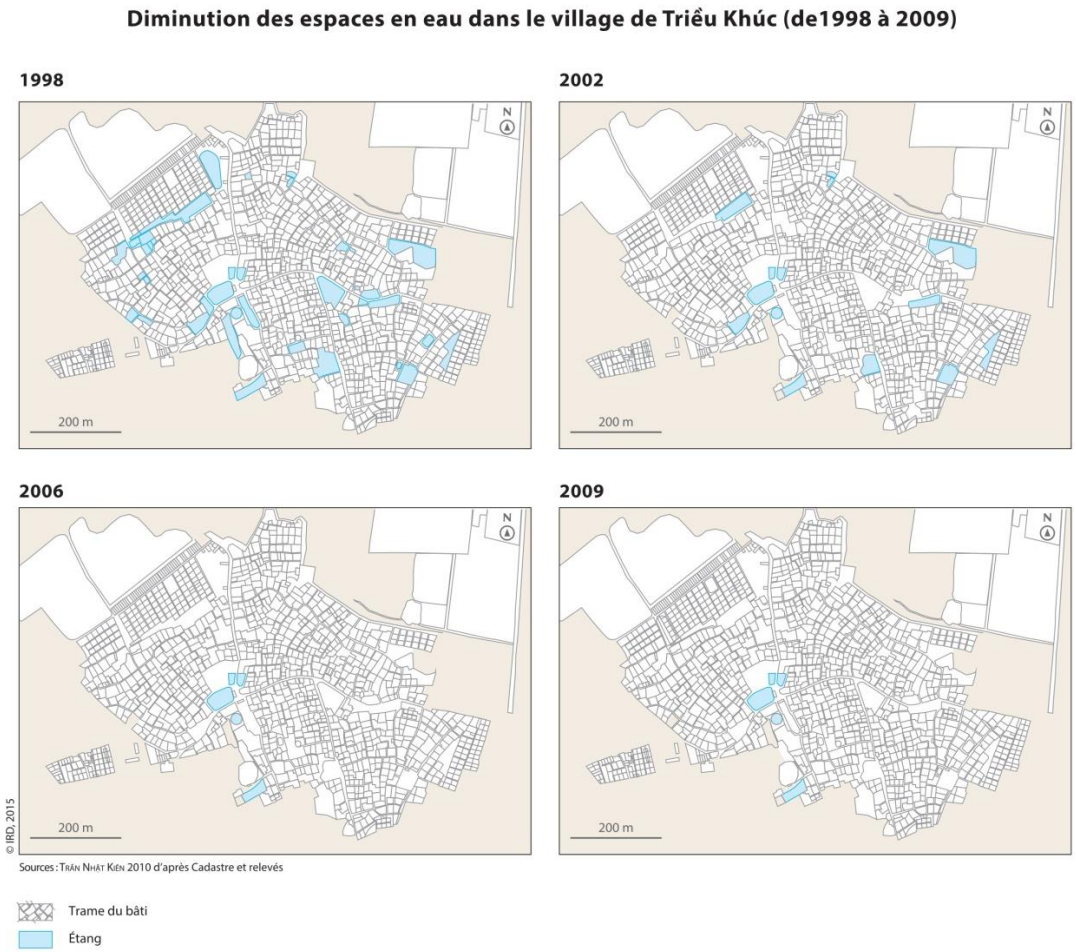
Arrondissement	Nombre du lacs		Superficie (m^2)	
	Année 2010	Année 2015	Année 2010	Année 2015
Ba Đình	14	16	438.697	447.320
Hoàn Kiếm	1	1	120.000	120.000
Đống Đa	35	31	345.731	330.802
Hai Bà Trưng	17	14	472.651	446.011
Cầu Giấy	32	27	135.752	124.393
Tây Hồ	23	23	5.519.014	5.490.779

Tableau 2-2 : La réduction des espaces d'eau dans 6 arrondissements du centre ville, période 2010-2015 (source : CECR, 2015)

[5] Center for Environment and Community Research (Trung Tâm Nghiên Cứu Môi Trường và Cộng Đồng)

La surface totale des étangs et des lacs à Hà Nội a été réduite de 72.540 m^2 en cinq ans. Le district Đống Đa compte le plus grand nombre d'étangs et de lacs de la ville (plus de 30 lacs), y compris de nombreux grands lacs tels que les lacs Đống Đa, Nam Đồng et Ba Mẫu ... De 2010 à 2015, 4 lacs de l'arrondissement Đống Đa ont disparu et la superficie des autres lacs a également perdu près de 15.000 m^2 à cause des empiètements par les habitants (Môi Trường, 2017).

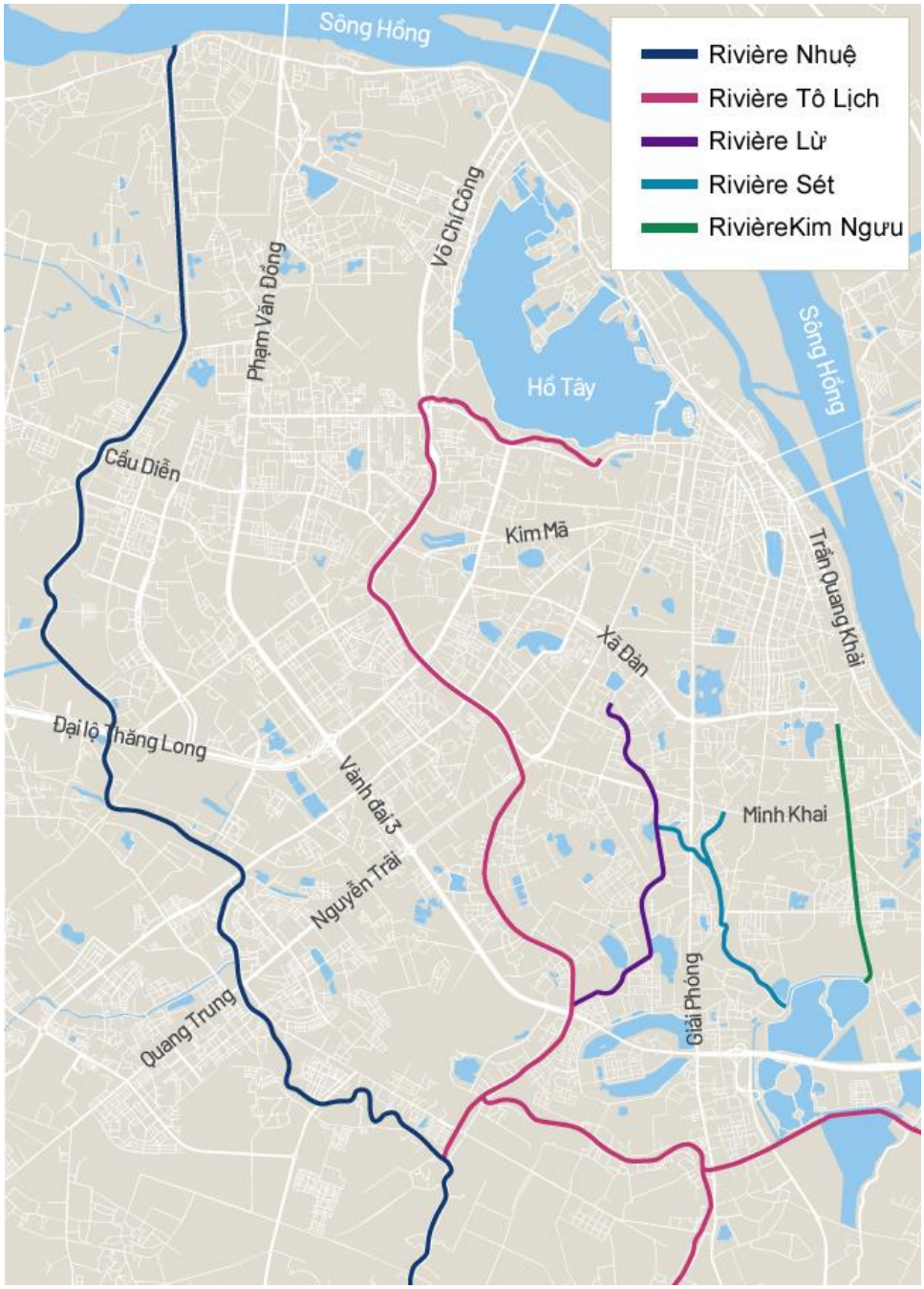
La réduction de l'espace lacustre augmente les risques d'inondation et aggrave la vulnérabilité urbaine, une caractéristique de la région du delta du Fleuve Rouge. Pendant la saison des pluies et des crues, les lacs et les étangs servent à drainer les eaux pour la ville. Les embouteillages sont également aggravés lors des fortes précipitations. Auparavant, la ville était souvent inondée dans le centre-historique car le système de drainage de cette zone est peu performant puisqu'il date de l'époque coloniale. Aujourd'hui, les villages urbains et les nouvelles zones urbaines sont soumis à ce risque d'inondation pluviale. Afin de réduire ce problème, le Plan d'aménagement d'Hà Nội 2030 vision 2050 a conçu une ceinture verte qui enveloppe le centre surpeuplé. Il sert de "zone tampon" pour aider à protéger les zones agricoles, les villages d'artisanat, le centre historique.



Carte 2-6 : Diminution des espaces en eau dans les villages urbanisés (source : Tran Nhat Kien 2010, IRD in : Fanchette (eds), 2015)

- **Diminution des espaces en eau dans les villages urbanisés**

En outre, il y a une diminution de la surface en eau des villages péri-urbains et périphériques de Hà Nội. Les villages de Hà Nội possèdent toujours un grand nombre de lacs et d'étangs public. Ils agissaient autrefois comme l'espace public du village (voir chapitre 4). La Carte 2-6 de Tran Nhat Kien ci-dessus montre une forte diminution de la surface des plans d'eau dans le village de Trieu Khúc (situé à 10 km du centre ville) dans la période de 1998 à 2009.



Carte 2-7 : Cinq principales rivières de drainage des districts urbains de Hà Nội (source : Tien Thanh, 2019)

- **Pollution des plans d'eau et impact sur l'espace piétonnier**

Dans la partie 2.1, nous avons montré que le projet de « civilisation urbaine » de la ville entraine la construction et l'industrialisation de la ville a marche forcée, avec un impact environnemental très élevé : la pollution de l'eau et la disparation des espaces verts qui sont autant de lieux de promenade pour les habitants.

En raison du rapide processus d'urbanisation de 1990 à nos jours, la plupart des rivières et des lacs de Hà Nội sont gravement pollués. La quantité d'eaux usées non traitées rejetées directement dans l'environnement est très importante. Dans le seul centre-ville, chaque jour, la quantité d'eaux usées rejetées directement dans le réseau hydrographique est d'environ 650.000 m3 / jour en 2015 (Thanh Niên, 2015). La rivière Tô Lịch, principal axe de drainage de la ville, reçoit environ 250.000 m³ d'eaux usées par jour qui se déversent directement dans la rivière sans aucun traitement. Cette rivière est fortement polluée. L'eau de la rivière devient de moins en moins profonde, de plus en plus noire et dégage une odeur nauséabonde. Avec une longueur de près de 20 km parcourant la région de la capitale, la rivière Nhuệ est sujette au même problème. C'est aussi le cas de la rivière Kim Nguu qui reçoit environ 125.000 m³ d'eaux usées domestiques chaque jour ou encore de la rivière Lừ et de la rivière Sét qui se jettent dans la rivière Kim Nguu (Journal Thanh Nien, 2015). Ces eaux usées domestiques et industrielles contiennent de grandes quantités de produits chimiques toxiques. Les rivières intérieures et suburbaines, en plus du drainage, doivent également recevoir une partie des déchets de la population et des déchets industriels. Les villages artisanaux contribuent également à cette pollution.

Ces rivières polluées affectent directement les piétons comme le cas de l'allée piéton de Láng au bord de la rivière To Lich. L'odeur de la rivière To Lich est très polluée, ce qui rend cet espace public peu fréquenté par les habitants des alentours (voir section 3.2 ci-dessous).

Dans les 30 lacs étudiés par le CECR en 2015, il y a 5 lacs non pollués, 11 lacs faiblement, 8 lacs extrêmement pollués et 6 lacs gravement pollués. La pollution des lacs est principalement causée par les eaux usées domestiques des ménages de la région, les déchets de construction envahissant le lac et les constructions illégales. La plupart des lacs de Hà Nội sont inter-connectés donc la pollution se diffuse dans tout le réseau.

Certain étangs et lacs de Ha Noi peuvent maintenir la surface d'eau et garder la zone au bord du lac propre grâce à leurs digues. Si de nombreux lacs ont été remblayés avec des déchets de construction, d'autres de l'ont pas été car leur pollution est telle que personne n'envisage d'y faire quoi que ce soit. Ils sont d'ailleurs à ce titre désertés et rares sont les habitants qui s'y promenent. Par exemple, le lac Linh Quang (Đống Đa), fortement pollué (selon CECR, 2015), est le lieu de collecte des déchets ménagers et une décharge illégale pour les déchets de construction. La ville de Hà Nội a un projet pour nettoyer le lac linh Quang et construire le remblai au bord du lac depuis 2007. Jusqu'à aujoud'hui, le projet n'est toujours pas réalisé et le lac est un égout à ciel ouvert (voir illustration 2-5).



Illustration 2-5 : La pollution du lac Linh Quang, district Đống Đa (source : CECR, 2015)

- En 2010, il y a 80 lacs complétement remblayés (66,5% des lacs de Hà Nội) et seulement 32 lacs encore indemnes (non remblayés, 26%).
- En 2015, il y a 86 lacs complétement remblayés (77% des lacs de Hà Nội), tandis que 13 sont encore épargnés par cette stratégie spatiale d'extension des terres constructibles (11,5%).

Ainsi, par rapport à 2010, le nombre d'étangs et de lacs remblayés a augmenté de 10,5% et le nombre d'étangs et de lacs n'a augmenté que de 3,5%.

En 2010, 73% des espaces lacustres remblayés ont été jugés propres et assez propres, 23% étaient sales et 4% étaient considérés comme très sales.

Les espaces construits illégalement sur des étangs et des lacs générent de nombreuse pollution qui détériorent la qualité des eaux. Le long de la rivière Tô Lịch, les piétons se font rares et les abords du Tô Lịch ont même tendance à devenir des zones de rejet marquées par des activités illicites comme la prostitution par exemple.

d. Réduction des espaces verts à Hà Nội sous l'effet de l'urbanisation

Le rétrécissement et la dégradation des espaces verts et des espaces ouverts ne sont pas un phénomène nouveau dans la capitale vietnamienne. Dans cette section, nous essayons de présenter la situation générale des espaces verts à Hà Nội sous l'influence d'une forte urbanisation.

- **Période coloniale**

La plupart des parcs publics ou jardins fleuris du centre historique de la ville sont hérités de la période coloniale française. Parallèlement à la construction de la ville au Sud du lac Hoàn Kiếm (voir chapitre 1), les autorités ont également aménagé des jardins de fleurs à l'est de ce lac (jardin Paul Bert 1886). Sur la route reliant Đồn Thuy (le quartier français) à la citadelle, le gouvernement autorise la création de petits jardins de fleurs au coin de la rue Quang Trung - Trang Thi (nommés Simoni et 1945 Tay Son). Toujours sur la route menant à la citadelle, le gouvernement détruit la maison communale de Quang Van (depuis 1491) qui devient le jardin de fleurs Neyret, à présent appelé le jardin de fleurs Cua Nam ou Bach Viet. Un autre jardin de fleurs est né à cette époque au début de la rue Son Tay (maintenant le jardin de fleurs Le Truc).

Le premier parc à Hà Nội est le parc botanique Bách Thảo, à l'origine un jardin expérimental, pour trouver les bonnes variétés à cultiver dans la rue.

- **Periode collectiviste, le gouvernement décide de construire des parcs : Thống Nhất, Thanh Nhan, Thu Le, Giảng Võ**

Au début des années 1970, les autorités de Hà Nội décident de construire des parcs : le parc Thanh Nhan, le parc Thu Le et de creuser un nouveau lac Giảng Võ. Le parc Thu Le est un lieu de jeu pour les enfants le week-end. Mais le parc Thanh Nhan abritait autrefois des centaines de cabanes construites pour le marché de drogue après Đổi Mới. Il a été démoli par les autorités. Les habitants de Hà Nội ont toujours peur de traverser cette zone chaque fois qu'il fait nuit. Jusqu'à présent, ce parc est encore inachevé.

En 1958, le comité populaire de la ville décide de transformer la zone entourant le lac Bảy Mau en un parc d'attractions destiné aux habitants. En 1960, le parc prend le nom de Thong Nhat Parc. Pendant la période collectiviste, le parc Thong Nhat était un lieu de divertissement : le samedi soir on y joue de la musique en plein air, lors de la journée nationale du Têt on pratique de la planche à voile sur le lac, des feux d'artifice, des concours de fleurs, des combats de coq. Le week-end, les jeunes couples y emmènent leurs enfants pour se promener, se prendre des photos Les jours restants, le parc est un lieu de rencontre pour les couples (Nguyễn Ngọc Tiến, 2017).

Après le Đổi Mới, le parc n'est plus un lieu de rencontre pour les couples, il est désert, des arbres fanés, des travaux auxiliaires dégradés. C'est juste un endroit pour faire de l'exercice pour la santé le matin et le soir pour les habitants des environs. En raison de la dégradation du parc, une société a proposé à la ville un projet de transformation de la zone du sud du lac. Il s'agissait alors de construire des habitations avec un centre de loisir. Le projet d'investissement hôtelier SAS dans le terrain du parc n'a pas encore été achevé car il a rencontré l'opposition des habitants lorsque le projet a été déposé et le gouvernement a organisé un concours ouvert pour les étudiants en architecture et urbanisme pour réaménager l'espace du parc. Le réseau de la société civile du Việt nam VUPDA[6] compte des urbanistes, des architectes et de journalistes, ce réseau a été utilisé dans le cadre d'une action collective pour faire pression sur le gouvernement pour préserver cet espace vert. Le réseau VUPDA a utilisé l'accès à son journal en ligne pour engager des méthodes de « résistance légitime » (*rightful resistance*), en utilisant la propagande d'État : « la campagne de la *ville civilisée* » du gouvernement dans ses reportages pour remettre en question le respect de ces valeurs par l'État (Cari An Coe, 2015).

Ensuite, avant le 1000e anniversaire de Thang Long, la municipalité l'a rénové avec le désir de créer « un espace culturel, vivant, magnifique et propre ». Jusqu'à présent, le parc est un simple lieu de détente dédié à la promenade et à l'exercice physique.

- **Période post - Đổi Mới**

Dans cette période, les investissements dans la construction de grands parcs ne rencontrent guère d'intérêt. Cependant, depuis les années 2000, nous avons vu que quelques grands parcs sont construits. Les nouveaux petits jardins fleuris sont souvent situés dans de nouvelles zones urbaines. La recherche de Labbé et TTH. Pham sur 8 arrondissements [7] a montré qu'un nombre considérable de jardins publics (*vườn hoa*) et parcs publics (*công viên*) sont créés à Hà Nội pendant la période d'urbanisation intense entre 2000 et 2010 (Labbé et TTH. Pham , 2018). 11 nouveaux jardins publics sont créés entre 2000 et 2010. Cela représente un triplement de la superficie totale couverte par ces espaces en ville, de 8,58 ha en 2000 à 22,11 ha en 2010. Certains de ces nouveaux parcs publics sont situés dans les quatre arrondissements du centre-ville, par exemple le parc public Van Mieu. Le nombre de parcs à Hà Nội a presque doublé entre 2000 et 2010, avec l'ajout de 10 nouveaux parcs dans les années 2000, portant la superficie totale du parc de 227,93 hectares en

[6] Vietnam Urban Planning and Development Association - VUPDA

[7] 8 arrondissements étudiés: Hoàn Kiếm, Ba Đình, Hai Bà Trưng, Đống Đa, Hoàng Mai, Cầu Giấy, Tây hồ, Thanh Xuân, Hoàng Mai.

2000 à 352,00 hectares en 2010. Cela représente une augmentation significative de 40% de la superficie du parc en seulement une décennie. Une grande partie de ces nouveaux grands espaces publics se trouve dans les nouvelles zones urbanisées et périphériques. Certains sont situés dans les nouveaux arrondissements péri-centraux (comme Từ Liêm, Hoàng Mai) et certains sont plus éloignés du centre-ville (ibid.).

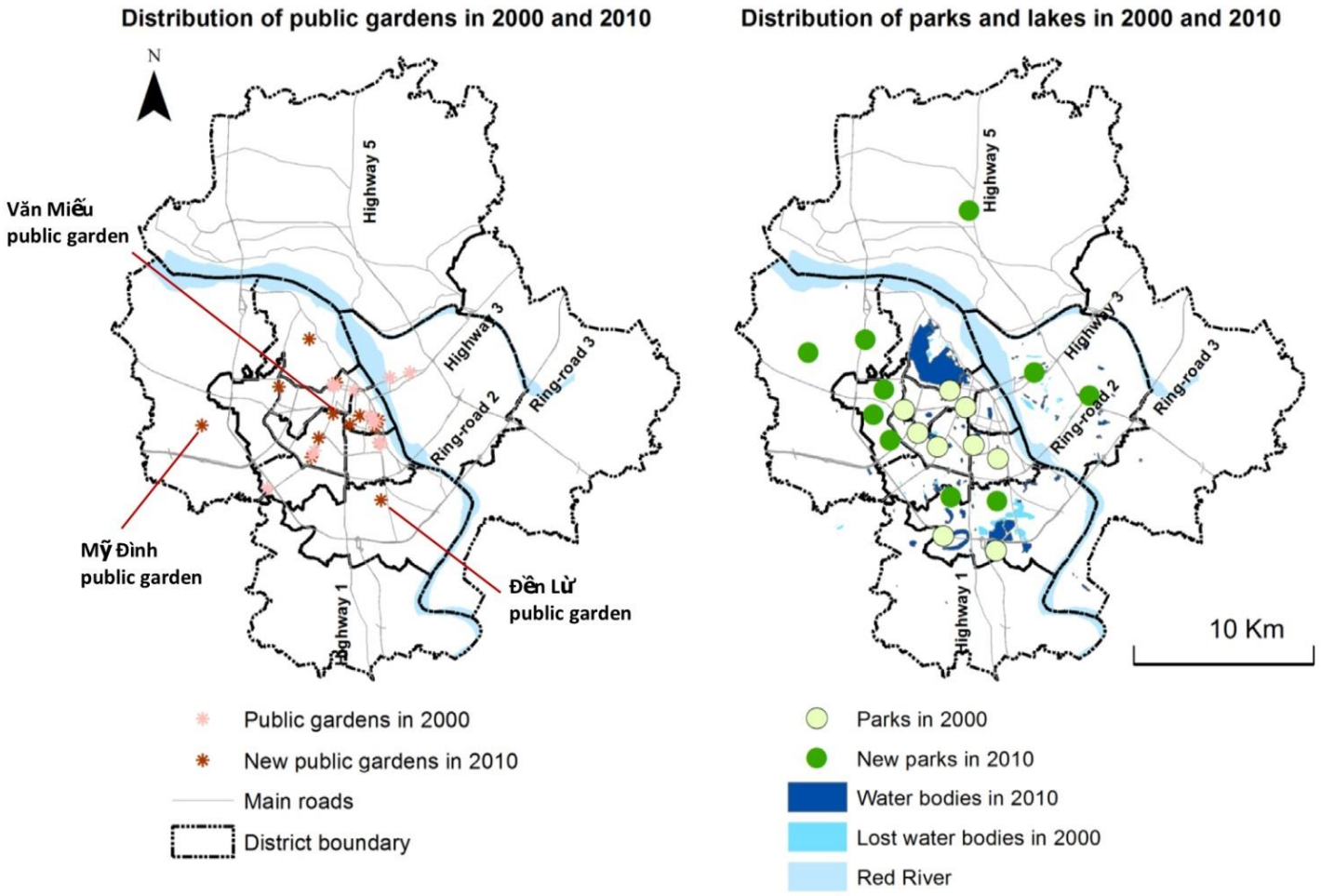
Par rapport à la croissance démographique, il convient de noter que la population vivant dans les quartiers de la partie urbaine de Hà Nội a plus que doublé au cours de la décennie 2000-2010 (une légère augmentation en valeur absolue de 1 million de personnes). La superficie totale des jardins publics par habitant s'est légèrement améliorée, passant de 0,08 m^2 à 0,10 m^2. Cependant, la superficie totale du parc par habitant est passée de 2,09 m^2 à 1,48 m^2. La ville a également connu une diminution significative de la surface d'eau par habitant (de plus de 11 m^2 à moins de 5 m^2 / personne) (ibid.).

Ensuite en 2014, le rapport sur la planification des espaces verts et des espaces lacustres de Hà Nội 2030 montre que la superficie des parcs et jardins fleuris dans les 10 arrondissements ne représente que 1,92% de la superficie totale. Parmi ces 10 arrondissements, le pourcentage d'espace verts de Hai Ba Trung est le plus élevé 12,83%, tandis que les arrondissements les taux les plus bas incluent Thanh Xuan (0%), Dong Da (0,19%) et Long Biên (0,59%) (voir tableau 2-3). Les arrondissements de Nam Tu Liem et de Bac Tu Liem ne sont pas inclus dans ce calcul[8].

Arrondissement	Parc + Jardin fleuris						Surface d'eaux (ha)	Total de la surface (ha)	Part de la surface du district (%)
	Parcs		Jardin fleuris		Total				
	Nombre	Superficie (ha)	Nombre	Superficie (ha)	Nombre	Superficie (ha)			
1Hai Bà Trưng	4	76.76	4	2.15	8	78.91	41.99	116.10	12.83
2 Ba Đình	3	41.83	7	10.16	10	51.99	23.62	79.7	9.54
3 Hoàn Kiếm	1	19.77	9	2.62	10	22.39	11.50	33.40	6.99
4 Hoàng Mai	7	105.86	1	1.32	8	107.17	55.97	163.40	3.71
5 Cầu Giấy	2	15.66	0	0	2	15.66	5.9	24.46	2.25
6 Tây Hồ	1	6.00	3	2.83	4	8.83	NA	15.46	0.71
7 Long Biên	1	17.13	2	1.87	3	19	2.5	32	0.59
8 Đống Đa	1	1.94	4	2.89	5	4.83	NA	8.47	0.19
9 Thanh Xuân	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10 Hà Đông	1	7.73	2	3.75	3	11.48	5.42	17.38	NA
Total	**21**	**270.97**	**32**	**27.58**	**53**	**320.30**	**NA**	**490.46**	**1.92**

Tableau 2-3 : Situation des parcs et jardins fleuris dans 10 arrondissements en 2014 (source : Planification des espaces verts et espaces d'eau de Hà Nội 2030)

[8] Il faut noter que les données officielles du rapport ne montrent que les zones des parcs et jardins fleuris qui ont été officiellement nommés et sont gérés par la ville, les arrondissements ou les investisseurs. Ces données officielles ne comptent pas les parcs, terrains de jeux du quartier gérés par les communs urbain phường).



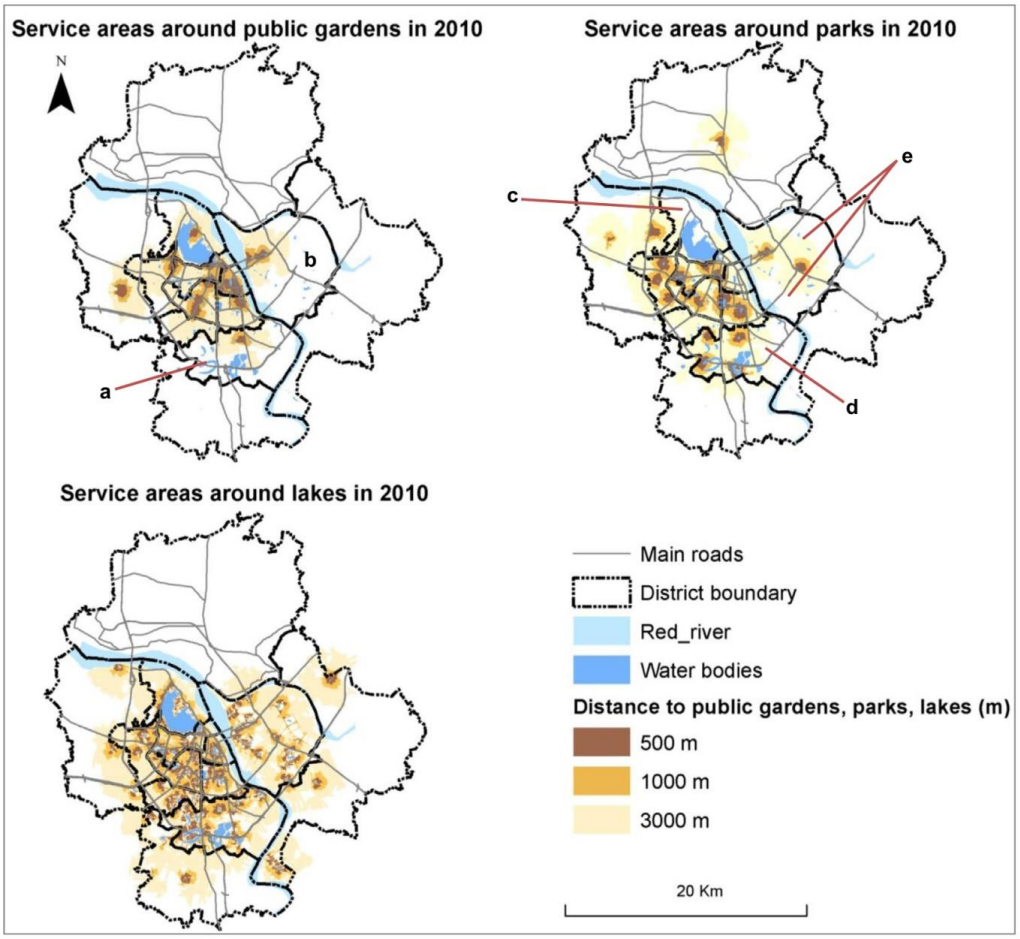
Evolution of public spaces between 2000 and 2010.

Carte 2-8 : Évolution des espaces publics entre 2000 et 2010 (source : Labbé et TTH.Pham, 2018)

En regardant le tableau ci-dessus, nous pouvons voir qu'il n'y a pas de parcs dans l'arrondissement de Thanh Xuan. Selon ce raport, le pourcentage de parcs et jardins fleuris de 2,08 m^2 / personne dans les 9 arrondissements de Hà Nội. Ce chiffre est supérieur au chiffre de 0,9 m^2 / personne indiqué dans le rapport de HAIDEP (2007), mais beaucoup inférieure que le standard 9 m^2 / personne défini par l'OMS et inférieure à celle des autres villes du monde (New York : 23,1 m^2/ personne, Paris : 11,5 m^2 / personne, Tokyo : 3 m^2 / personne) (Healthbright, 2015).

- **L'accessibilité à la population et les inégalités de la distribution des parcs**

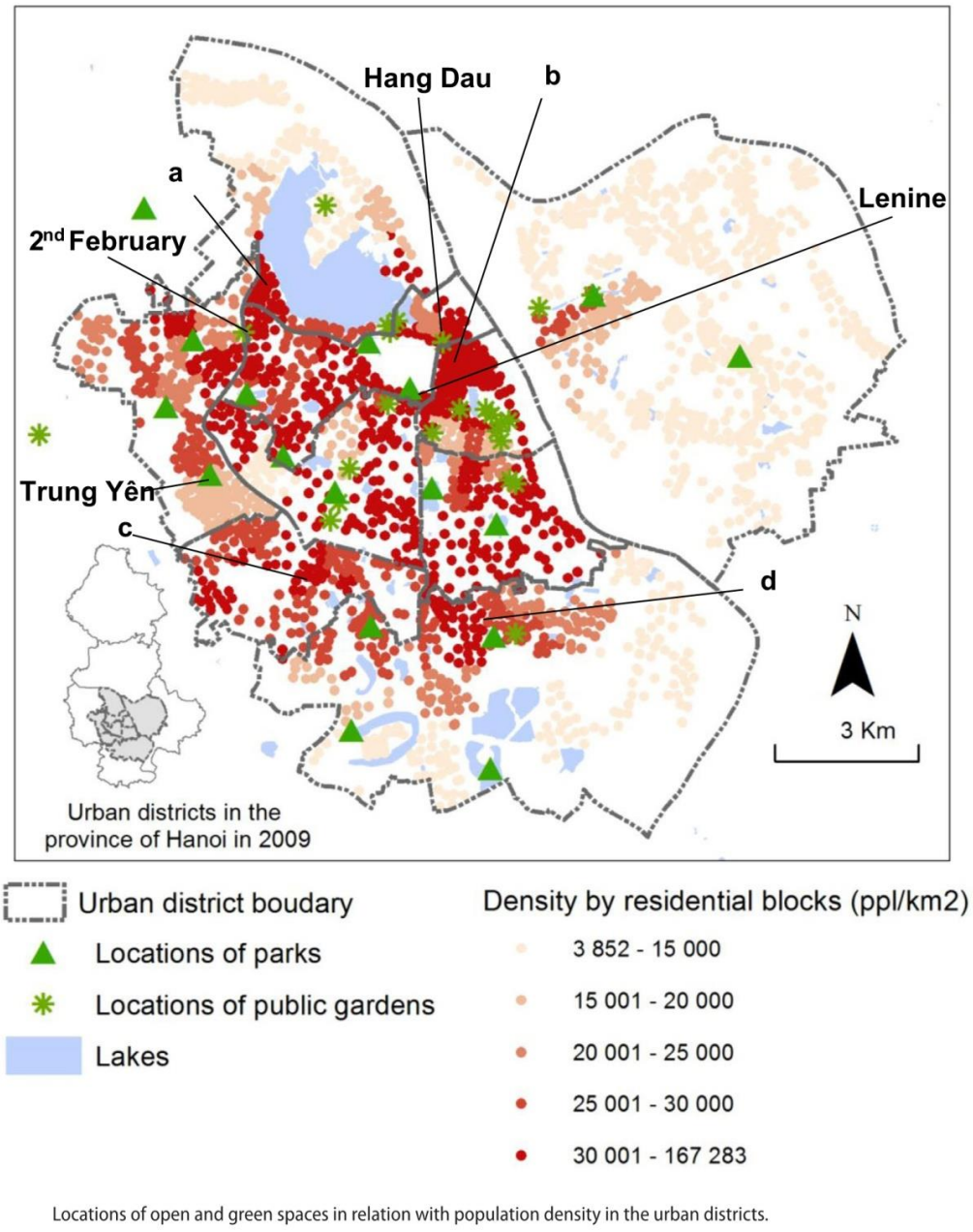
Pham et Labbé montrent qu'une très petite partie des habitants de la ville a accès à des jardins publics ou à des parcs avec une distance inférieure à 500 m, distance pouvant être effectuée à pied. Seulement 6,82% des zones résidentielles des quartiers centraux de Hà Nội se trouvent dans le rayon de desserte de 500 m des jardins fleuris publics, et 9,7% pour les parcs. Dans l'ensemble, seulement 343 blocs d'habitation sur 2.230 enquêtés (soit 15,4%) ont accès à pied à des parcs ou jardins publics d'une distance inférieure à 500 mètres de leur domicile.



Service areas of the three types of public spaces in 2010.

Carte 2-9 : Service areas of the three types of public space in 2010 (source : Labbe et Phạm, 2018)

Seulement 16,7% des blocs d'habitation sont situés dans un rayon de 1.000 m des jardins publics et 19,3% dans un rayon de 1.000 m des parcs. Et ces zones sont situées dans le centre-ville, où se concentrent les jardins publics de Hà Nội. Dans l'ensemble, cela signifie que seulement un quart environ des blocs d'habitation urbains de Hà Nội sont à une distance de marche des parcs et jardins publics, et ceci principalement dans le centre-ville.



Locations of open and green spaces in relation with population density in the urban districts.

Carte 2-10 : Localisation des espaces verts et ouverts en relation avec la densité de population dans les districts urbains période 2000-2010 (source : Labbe et Pham, 2018).

Quant à l'accessibilité à vélo aux espaces verts à une distance de moins de 2.500 m, elle concerne seulement 37,2% de la population. En général, les zones sud et ouest du territoire administratif urbain de Hà Nội sont bien desservies à cet égard. Seuls 39,6% des blocs d'habitation sont situés à plus de 2.500 m des jardins fleuris publics, en particulier au sud-ouest de Hoang Mai et une grande partie du district de Long Bien (marqués a et b sur la carte 2-9).
La population de 23,27% des blocs résidentiels doivent parcourir plus de 2 500 mètres pour atteindre les parcs ; ces zones sont concentrées dans le nord de l'arrondissement de Tay Ho, au sud de l'arrondissement de Hoang Mai et dans celui de Long Bien (mis en évidence de c à e sur la figure). Et dans l'ensemble, la population de près de 18,74% des blocs d'habitation n'a pas accès à la fois aux parcs publics et aux jardins à une distance de 2500 m (ibid.).

Les recherches de Labbé et Pham montrent également que les habitants de Hà Nội ont un niveau d'accès beaucoup plus élevé aux lacs. La majorité des blocs d'habitation de la zone d'étude sont situés à moins de 1.000 m (7,9%) ou 2.500 m (37,8%) d'un lac. Ces espaces ouverts peuvent compenser la rareté des jardins publics et des parcs dans de nombreuses parties de la ville (ibid.).
Il existe deux principaux types de zones urbaines qui manquent d'espaces verts et ouverts. Le premier concerne les zones à très forte densité de population où il n'y a pas de parcs ou jardins publics à proximité. Comme le montre la carte 2-10, ce problème est particulièrement fort dans la partie sud de l'arrondissement Hồ Tây (a), le quartier « 36 rues » (b), au Sud de l'arrondissement de Cầu Giấy et Đống Đa (c) le Nord de celui de Hoàng Mai. (d).
En conclusion on peut dire que les zones où les espaces verts et ouverts manquent le plus sont dans les quatre arrondissements de l'hyper-centre de la ville (voir carte 2-12). Cependant, certaines parties des nouveaux arrondissements urbanisés dans les zones péri-centrales de la ville manquent également d'espaces publics.
On assiste ainsi à une forte inégalité d'espaces publics pour la marche à pied et le sport entre les différents arrondissements et quartiers de la ville. Le quartier de Văn Chương dans l'arrondissement très dense de Đống Đa n'a que trois terrains de jeux pour une population de plus de 18.000 habitants, et le plus grand ne fait que 500 m^2 environ. Le terrain de jeux de Hạ Đình dans l'arrondissement péri-central de Thanh Xuân, ne mesure que 1.000 m^2 pour une population de près de 20.000 personnes. Les piétons du quartier de Trung Hoa- Nhan Chinh ne peuvent pas accéder aux espaces verts dans la partie occupée par la KĐTM du même nom, ils marchent dans les rues à côte pour profiter de l ambiance[9]. Il y a plein de gens le matin et le soir pour faire des exercices et du sport.
Des parcs ou des espaces publics sont situés à proximité des rues avec une circulation rapide et dense, et les piétons ne peuvent pas y accéder en toute sécurité. Ex : Le parc Thanh Xuân est entouré par des voies de circulation très rapide.

[9] Partnership Development, Social Sciences and Humanity Council of Canada (SSRHC). 2013-2015. On-going research on "*Youth-friendly public spaces in a context of rapid urbanization"*



Urban form around the most potentially crowded gardens and parks.

Carte 2-11 : Formes urbaines autour des jardins et parcs potentiellement les plus fréquentés (source : Labbe et Pham, 2018).



Illustration 2-6 : Le parc Thanh Xuân du district Thanh Xuan. (source : Vietnamnet, 2018)

Dans les nouveaux projets de zones urbaines, de nouveaux résidents et des investisseurs essaient souvent de transformer l'utilisation des espaces verts pour des activités leur permettant de faire des profits. On assiste ainsi à une réduction de l'espace public dans les projets de rénovation urbaine par rapport à ce qui avait été programmé.
Selon les schémas directeurs approuvés par la municipalité, et les politiques de dédensification des centre-villes, les batiments occupant des activités polluantes et très consommatrices de places, comme les usines et les entrepôts, voire les universités, du centre-ville (hyper-centre et péri-centre) doivent être déplacés pour libérer plus d'espace publics et en particulier pour augmenter la surface des plans d'eau et des espaces verts. Cependant, ces espaces attirent les convoitises de certains acteurs, en raison du prix de la terre sur un marché foncier toujours plus tendu. C'est la raison pour laquelle les autorités ont autorisé la construction d'une série de projets commerciaux, de bureaux et de logements qui, en plus d'aggraver le problème de rareté des espaces publics, augmentent les densités humaines. Par ailleurs, ces nouveaux espaces ne sont pas livrés avec les services publics de base, comme il était prévu par les lois pour la construction des nouvelles zones urbaines. C'est le cas de la construction de Royal City et Time City sur d'anciennes friches industrielles en zones péri-centrales très densément peuplées qui ont contribué à la dégradation de la qualité de vie, notamment du fait des embouteillages très fréquents dans ces nouveaux quartiers où la trame viaire n'a pas pu être remise à niveau.

- **La réduction de l'espace public dans les nouveaux projets urbains KĐTM :**

Les plans approuvés sont basés sur des normes techniques et des règles d'urbanisme. Sur le plan, le projet présente un équilibre intéressant entre logements et services publics. Pourtant, dans les faits, le projet est presque toujours modifié et les espaces publics prévus initialement laissent place à des surfaces commerciales et d'autres logements (le nombre d'étages est souvent plus élevé dans la réalité que ce qui a été présenté sur le papier). La rentabilité de ces projets apparaît alors très élevée mais là encore la qualité de vie et l'environnement sont sacrifiés. Cette pression démographique reportée dans les périphéries de la ville pose aussi un nouveau problème, celui de l'accès aux services publics qui apparaissent toujours plus surchargés (écoles, transports, poste, hôpitaux, etc.). Par example la KĐTM Linh Đàm, dans la conception, il est uniquement destiné à accueillir 25.000 personnes, mais seulements les tours HH (nom des tours de la KĐTM) ont accueilli 30.000 habitants.

- **Bilan**

Dans cette section 2.1, nous avons introduit l'impact du concept de *civilisation urbaine* sur l'urbanisation et l'industrialisation du pays depuis Đổi Mới. Dans un contexte d'accroissement de la population rapide sous l'effet des migrations, des mobilités résidentielles reportées sur le péri-centre, de l'accroissement natuel, de la mondialisation des échanges, le gouvernement a encouragé l'urbanisation et l'industrialisation du pays à travers des projets de construction résidentielle et industrielle. De larges superficies de terres agricoles ont été expropriées et converties en terrains à bâtir. Mais la plupart des migrants s'installent dans les villages urbains ou les anciens quartiers

résidentiels. Ils n'ont pas accès aux nouvelles zones résidentielles, car la plupart des projets de construction résidentielle sont principalement destinés à la classe moyenne et supérieure, et ne répondent pas dans la pratique à la construction du pourcentage de logements sociaux qu'ils sont censés théoriquement offrir. L'habitat destiné aux migrants reste précaire (des dortoirs construits par les paysans expropriés sur leur parcelle d'habitation ou leurs jardins), dans des maisons anciennes ou des batiments publics (maisons communales et temples squattés à l'époque collectiviste suroccupées, mais bien localisées dans le centre ville pour des activités économiques informelles de commerce et de service) ou sur des espaces squattés sur les terres lacustres ou hors-digue (dont nous parlerons au chapitre 6). Cela a entraîné la destruction d'un grand nombre de lacs et d'espaces publics. Parallèlement, les projets de construction de logements par des investisseurs privés se sont effectués par remblaiment des lacs et au dépend d'espaces publics, dans un contexte de laissé-faire et de corruption des collectivités locales, pour augmenter les profits (chapitre 5).

2.2. Nuisances urbaines et déplacements intra-urbains : bilan et perspectives

2.2.1. Impact des déplacements motorisés sur l'espace piétonnier urbain à Hà Nội

a. La marche à pied face à la modernisation du centre ville

- **La marche à pied dans les déplacements des Hanoiens**

Tableau 2: Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement durant la journée précédant celle du passage de l'enquêteur selon le sexe et la ville (%)

Raisons de sortie du logement	Hô Chi Minh Ville			Hanoi			Hanoi		
				Données brutes			Données pondérées*		
	Ensemble	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble	M	F
0. N'ai pas quitté le logement	16,4	16,0	16,9	17,4	19,3	15,5	18,7	20,6	16,8
1. Travail	46,1	57,1	36,1	44,3	47,9	40,9	43,7	47,2	40,2
2. Ecole/ formation	13,0	13,5	12,6	14,4	16,3	12,5	14,1	16,1	12,1
3. Amener les enfants à l'école	6,5	5,6	7,3	3,1	2,6	3,7	4,4	3,9	5,0
4. Courses	21,8	4,9	37,1	21,7	4,6	38,3	22,0	4,7	38,8
5. Rendre visite à la famille	3,5	3,7	3,3	4,2	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
6. Rendre visite aux amis	4,9	6,6	3,4	6,2	7,9	4,5	6,4	8,1	4,7
7. Aller au dispensaire/ hôpital	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
8. Distractions	5,1	6,3	4,0	5,2	6,9	3,5	6,5	8,2	4,8
9. Divers	0,8	1,1	0,5	0,5	0,6	0,5	1,9	2,0	1,7

12 009 personnes âgées de 13 ans ou plus; plusieurs réponses possibles
** Calendrier des interviews identique à celui de HCMV*

Tableau 2-4 : Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement, la journée précédant celle du passage de l'enquêteur, selon le sexe et la ville (%) (source : PRUD, 2008)

À la lecture de ce tableau 2-4, on remarque qu'entre le Vietnam et les pays occidentaux d'importantes différences subsistent en ce qui concerne les motifs de sortie du domicile :

- Les commerces ne sont pas fermés durant le week-end, l'activité commerçante est toujours animée jusqu'à la nuit
- Les mobilités professionnelles s'étendent au week-end (37%)
- Les gens (> 6 ans) sortent le weekend et le soir dans le cadre de formations continues ou de cours privés.

Au Vietnam, l'activité économique n'est pas interrompue durant les week-ends. Pendant toute la semaine, on sort pour aller travailler ou se former. L'augmentation des véhicules motorisés au début des années 2000 a réduit le nombre de piétons. Dans l'enquête de CRURE[10] en 1999, la marche à pied est la pratique courante de 53% des enquêtés, mais selon l'enquête de Nguyen Thi Thanh Huong (2011), en 2010, il y a que 19% des enquêtés pour qui la marche à pied est le moyen de déplacement quotidien.

- **Les déplacements piétons domicile-travail**

En 2007, la marche à pied à Hà Nội pour aller au travail représente encore 20% (voir le tableau 2-5). On peut noter que cette enquête a été réalisée avant l'élargissement de Hà Nội (août 2008) dans un contexte urbain marqué par la faible présence de KĐTM et de voitures.

Moyen de transport principal	**Hô Chi Minh Ville**			**Hà Nội**		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Marche à pied	5,3	11,5	7,9	16,8	23,9	20,2
Bicyclette	10,0	15,8	12,4	11,3	22,4	16,5
Motocyclette	80,3	67,8	75,1	65,3	49,6	57,9
Voiture personnelle	1,1	0,5	0,9	2,1	0,4	1,3
Taxi	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Autobus	0,4	1,8	1,0	2,4	2,2	2,3
Lambro (moto à trois roues)	0,1	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
Cyclo-pousse	0,7	0,4	0,6	0,1	0,0	0,0
Moto-taxi *(Honda ôm)*	0,2	0,6	0,4	0,2	0,3	0,3
Véhicule de service	0,7	0,7	0,7	1,4	0,4	0,9
Autres	1,0	0,5	0,8	0,3	0,7	0,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tableau 2-5 : Les déplacements domicile-travail à Hà Nội et Hồ Chí Minh ville (source : GUBRY Patrick, TRẦN Quốc Huy, PHẠM Thị Thanh Hiền, 2008).

[10] En 1999-2001, Enquête ménage de transport menée par l'équipe du CRURE auprès de 506 ménages de deux quartiers centraux, et un quartier périphérique de Hà Nội.

Cette enquête montre que : « Les moyens de transport utilisés restent essentiellement individuels : la motocyclette, la bicyclette et la marche. Leurs avantages sont leur flexibilité et leur rapidité sur des trajets courts, mais sur de longues distances ils montrent rapidement leurs limites. L'utilisation du bus pour aller au travail et à l'école est encore marginale, mais elle est plus répandue à Hà Nội qu'à HCMV ».

L'utilisation des modes de déplacement non motorisés, bicyclette et marche pour se rendre au travail est plus fréquente à Hà Nội qu'à HCMV, et beaucoup plus fréquente chez les femmes que chez les hommes. Tandis qu'un grand nombre d'hommes utilisant des motos pour se rendre au travail représente 65,3%. Cela s'explique par la moindre capacité des femmes à conduire un véhicule à moteur.

« En revanche, à HCMV, on fait plus souvent usage de la motocyclette qu'à Hanoi. L'utilisation de l'autobus et de la voiture individuelle pour aller au travail est insignifiante ; cette dernière est d'ailleurs sévèrement contrecarrée "Par l'impossibilité fréquente de stationner. Pourtant, il faut mettre en exergue les points suivants : d'abord mêmes si le bus n'est utilisé que par 2,3 % des personnes interrogées à Hanoi, ce taux est deux fois supérieur à celui de HCMV. Ensuite, la proportion des hommes à Hanoi qui se rendent au travail en bus est 6 fois supérieure à celle de HCMV, soit 2,4 % contre seulement 0,4 %. Ceci est la preuve du meilleur fonctionnement du réseau de bus de Hanoi comparé à celui de HCMV. Enfin, à Hanoi, la proportion des hommes prenant leur voiture pour se rendre au travail est également deux fois supérieure à celui de HCMV, sans compter l'utilisation des véhicules de service qui y est supérieure (ibid.) ».

- **La réduction de la marche des écoliers pour se rendre à l'école depuis des années 2000**

Deux enquêtes des années 1990, l'enquête de VUTAP[11] en 1995 et l'enquête de CRURE en 1999, montrent que la marche à pied est plutôt le mode habituel des enfants pour se rendre à l'école dans son quartier. Ces deux enquêtes se sont réalisées dans des contextes que la ville Hà Nội qui n'avait pas beaucoup changé par rapport à la période collectiviste, ce qui signifie que les écoliers étudient toujours dans leurs quartiers, près de chez eux.

Selon l'enquête de PRUD en 2007, plus de 90% des élèves Hanoiens vont à l'école à vélo, à pieds ou sur un deux-roues motorisé (tableau) : 24,2% des élèves Hanoiens vont à l'école à pied, et 39,1% à vélo en 2007 (voir tableau2-6). La durée de ces déplacements est d'environ 15 minutes (voir tableau 2-7). 27,4% des élèves vont à l'école en moto avec leurs parents et les lycéens utilisent les motocyclettes. Au début des années 2000, on assiste à une forte augmentation du nombre de lycéens allant à l'école en motocyclette et une baisse de ceux qui vont à l'école à pied ou à vélo. La motocyclette est utilisée par près de la moitié des écoliers à HCMV, tandis que le vélo et la marche à pieds restent largement prédominants à Hà Nội. À Hà Nội, le taux d'utilisation du bus est sensiblement plus élevé qu'à HCMV (ibid.).

[11] En 1994-1995, Enquête ménage de transport réalisé dans 4 arrondissements et 3 districts de Hà Nội, dans le cadre du projet VUTAP (The Vietnam Urban Transport Assistance Projet), financé par SIDA (the Swesdish International Development Authority), avec un échantillon de 7 493 ménages enquêtés (sur le total de 306 924 ménages à Hà Nội).

Cependant, nous pouvons voir que l'enquête a été réalisée avant l'élargissement de la capitale de Hà Nội, la distance entre la maison et l'école n'était pas élevée, 3km pour les districts centraux 4,5 km pour les districts périphériques, comme le montre le tableau 2-7 ci-dessous. À cette époque, en 2007, la nouvelle loi de résidence de 2006 n'a pas encore eu d'influence sur les déplacements des élèves. Il n'y avait donc pas beaucoup d'élèves qui étudiaient ailleurs que dans le lieu d'enregistrement de leur livret de famille (*hộ khẩu*).

Répartition des élèves selon le moyen de transport pour se rendre à l'école, le sexe et la ville (%)

Moyen de transport	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Garçons	Filles	Ensemble	Garçons	Filles	Ensemble
Marche à pieds	14,7	16,9	15,8	23,8	24,8	24,2
Bicyclette	30,7	29,9	30,3	37,7	40,8	39,1
Motocyclette	50,2	48,5	49,4	28,2	26,3	27,4
Voiture personnelle	0,4	0,1	0,2	0,2	0,6	0,3
Autobus	1,2	1,6	1,4	7,2	5,5	6,4
Cyclo-pousse	-	-	-	0,2	0,8	0,4
Moto-taxi *(Honda ôm)*	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2
Véhicule de service	0,2	0,6	0,4	0,8	0,2	0,5
Autres	2,4	1,6	2,0	1,8	1,0	1,4
Total	100	100	100	100	100	100

Tableau 2-6 : Répartition des éleves selon le moyen de transport pour se rendre à l'école, le sexe et la ville (%) (source : PRUD, 2008)

Ces dernières années, le mécanisme est devenu plus ouvert, de sorte que nous voyons plus d'élèves peuvent étudier en dehors de leur zone de naissance.

Dans l'enquête réalisée en 2010 par Nguyen TTH, on compte seulement 15% d'élèves qui utilisent la marche à pied, contre 60% des retraités et 41% des femmes au foyer qui utilisent ce moyen de transport.

Après l'agrandissement de la capitale et la mise en service des nouvelles zones urbaines, l'émergence du secteur privé dans l'éducation, et la demande d'une classe moyenne pour une diversification de l'offre scolaire a augmenté le nombre d'élèves utilisant les bus privés de l'école (voir chapitre 4). Les écoliers ont plus d'offres d'écoles privées pour étudier, certaines étant éloignées de leur domicile. Par exemple, nos entretiens avec les écoliers habitant dans 5 bâtiments Mulberry Lane (KĐTM Mỗ Lao) montrent qu'un grand nombre d'élèves (plus de 100) vont à l'école Doan Thi Diem (une école de haute qualité éloignée de 8,5 km de leur domicile) avec le bus privé de l'école. Cela contribue à la diminution du nombre des élèves qui vont à pied à l'école.

**Répartition des élèves âgés de 6 ans ou plus selon la zone de résidence,
la distance parcourue et le temps pour aller à l'école, par sexe et ville
(distance: km, temps: minutes)**

Zone de résidence	Distance et temps	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
		Garçons	Filles	Ensemble	Garçons	Filles	Ensemble
Arrondissements centraux	Distance	3,5	3,4	3,4	2,7	3,3	3,0
	Temps	14,9	14,3	14,6	12,7	14,7	13,6
Arrondissements périphériques	Distance	3,8	3,7	3,8	4,8	4,2	4,5
	Temps	14,9	15,4	15,1	16,7	16,7	16,7
Arrondissements ruraux	Distance	4,1	3,8	4,0	3,6	3,6	3,6
	Temps	16,2	15,5	15,9	16,8	15,7	16,3
Ensemble	Distance	3,6	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5
	Temps	15,1	14,6	14,9	15,0	15,5	15,2

Tableau 2-7 : Répartition des élèves âgés de 6 ans ou plus selon la zone de residence, la distance parcourue et le temps pour aller à l'école, par sexe et ville (source : PRUD, 2008).

- **La réduction des travailleurs qui se déplacent en marchant dans la ville : le cas de đồng nát et les vendeurs ambulants depuis des années 2000**

Avec l'arrivée des motos, la pratique de la marche sur une distance de 1 à 2 km diminue également. Certaines activités professionnelles nécessitent de marcher beaucoup, c'est le cas des Đồng nát (femmes qui collectent des déchets recyclables) ou encore des vendeurs ambulants qui ont aussi un vélo pour se déplacer. Dans le passé, les Đồng nát et les vendeurs ambulants qui marchent à pied, étaient les plus nombreux. Aujourd'hui, l'avènement de la moto permet à certains vendeurs de résider à un lieu fixe et de vendre à un autre endroit. Bien que le nombre de *đồng nát* et les vendeurs ambulants ait augmenté[12], le nombre de đồng nát et vendeurs ambulants qui circulent à pied a diminué. Les *Đồng nát* et les vendeurs ambulants qui font du porte à porte, utilisent préférentiellement le vélo qui permet de passer jusque dans les plus petites venelles.
De nombreuses femmes collectent (ce sont les đồng nát) également les déchets et les revendent à des intermédiaires, commerçants de déchets dans des dépôts (les bai). C'est notamment le cas de la ferraille, du carton ou encore du plastique. Ces matériaux sont ensuite réinjectés dans un processus de production artisanal ou proto-industriel dans les villages de métier autour de Hà Nội. Cette activité de collecte occupe environ 10.000 Đồng nát, plus de nombreux fouilleurs, plus 1.000 foyers de commerçants de bai (soit environ 5.000 actifs) plus les nombreux intermédiaires et transporteurs qui vont vendre les matériaux recyclables dans les villages artisanaux travailleurs

[12] Le nombre de Đồng nát est 6000 en 1994 (DiGregorio), 8000 en 2006 (Mitchell) et 10000 en 2018 (JEAI)

informels à Hà Nội. Les collecteurs revendent leurs matériaux dans des dépôts de matériaux recyclables disséminés dans tout Hà Nội (JEAI, 2018).
Bien que ce réseau soit informel, il collecte et recycle plus de 20% des déchets de la ville. Ce réseau de collecte, de tri et d'échange de matières recyclables est tout à fait unique car il fonctionne de manière flexible en fonction des activités saisonnières des collecteurs, pour la plupart migrants, mais qui retournent au village pour la récolte du riz, en fonction de la capacité de séjour et d'accès à la terre, diversité dans tous les quartiers de la ville. La deuxième particularité est que ce réseau est intégré dans la chaîne d'exploitation de recyclage des villages de métal, papier et plastique dans le delta du fleuve Rouge.
Enfin, la vente de rue, activité surtout féminine, est également frappée par les mesures prises envers des espaces publics et la marche à pied, telles les interdictions de circulation et d'utilisation des trottoirs dans certaines rues. Le nombre des vendeuses de fruits et légumes s'élevait à 9.400 à Hà Nội (3.470 pour les légumes, 5.900 pour les fruits, ces chiffres se partagent pour moitié entre vendeuses itinérantes et vendeuses attachées à des points de vente informels). Malgré les restrictions à l'activité imposées en 2008, leur nombre est en augmentation, puisqu'il était estimé à 6.320 en 2009 pour les vendeuses de légumes en zone urbaine de la nouvelle province de Hà Nội (Nguyễn Thị Tân Lộc et al., 2009).
« La plupart des vendeuses de rue sont des agricultrices qui viennent des zones rurales de la périphérie de Hà Nội (89 % des vendeuses de fruits et légumes dans l'enquête de 2006) ; ces chiffres rejoignent ceux de l'étude de Turner et Schoenberger (2012), qui porte sur les vendeuses de rue pour l'ensemble des produits. Leurs petites exploitations ne permettent pas à leurs foyers de survivre sans revenus complémentaires, ce d'autant plus que les terres agricoles sont grignotées par les projets urbains. Les autres vendeuses de rue (11 %) sont des résidentes de Hà Nội de faibles revenus, comme les retraitées ». (S. Fanchette, C. Musil, P. Moustier, Nguyễn Thị Tân Lộc, 2015, p.215)

b. Croissance des déplacements motorisés et manque de places de stationnement

Dans cette section, nous présenterons l'augmentation des moyens de transport motorisés et le manque de services de stationnement conduisant à l'utilisation d'une grande partie des espaces publics et des trottoirs comme l'espace de stationnement.

- **Les modes de transport par usage (approche quantitative)**

Le système de transport public urbain du Vietnam se compose essentiellement de taxis, de moto-taxis et d'autobus. Certains chemins de fer urbains (métro) sont en cours de construction dans deux grandes villes Hà Nội et de Hồ Chí Minh. La part modale du transport public est faible et représente seulement 8 à 10% de la demande (Département des transports de Hà Nội, 2019), tandis que le développement de véhicules personnels (voitures et motos) augmente rapidement. Par conséquent, la plupart des grandes villes sont confrontées à de nombreux problèmes comme la congestion du trafic, les accidents de la circulation, la pollution urbaine et le manque de place de stationnement ... Selon l'Institut national de la planification urbaine et rurale (INPUR), la congestion du trafic, les

accidents de la circulation dans les grandes villes ont un coût économique qui se chiffre à plusieurs dizaines de milliards de VND chaque jour et causent d'importantes externalités négatives. La quantité et la qualité des infrastructures de transport sont encore faibles par rapport à d'autres pays de la région. Ces infrastructures ne répondent pas aux besoins de transport de marchandises et aux besoins de déplacement des personnes et du développement socio-économique du pays (INPUR, 2019).

Nombre de véhicules à Hanoi période 2007-2018

Année	Parc Automobiles					Nombre d'automobiles	Moto, scooter	Total
	Voiture	Autocar	Camion	Auto pour le service urbain	Autres			
2007	56.119	11.087	32.414	-	4.993	105.640	1.970.959	**1.981.523**
2008	64.329	11.456	37.363	-	5.891	119.039	2.152.270	**2.271.309**
2009	84.062	13.318	43.324	5.161	1.306	147.171	2.409.317	**2.556.488**
2010	111.650	14.623	51.943	5.629	1.795	185.640	2.837.810	**2.856.374**
2011	148.939	15.800	61.315	6.322	2.123	234.499	3.249.315	**3.483.814**
2012	180.396	16.270	71.319	3.191	2.365	273.541	3.577.041	**3.850.582**
2013	218.507	17.477	79.100	3.563	2.530	321.177	3.980.070	**4.301.247**
2014	226.810	18.334	82.786	3.681	2.788	334.399	4.444.127	**4.778.526**
2015	231.960	18.560	84.882	3.773	2.947	342.122	4.660.761	**5.002.883**
2016	255.658	19.702	93.572	3.947	3.538	376.417	4.852.380	**5.228.797**
2017	275.938	20.155	102.890	4.500	5.230	408.713	5.045.672	**5.454.385**
2018	**327.820**	**23.141**	**123.841**	**5.304**	**5.849**	**485.955**	**5.255.245**	**5.741.200**

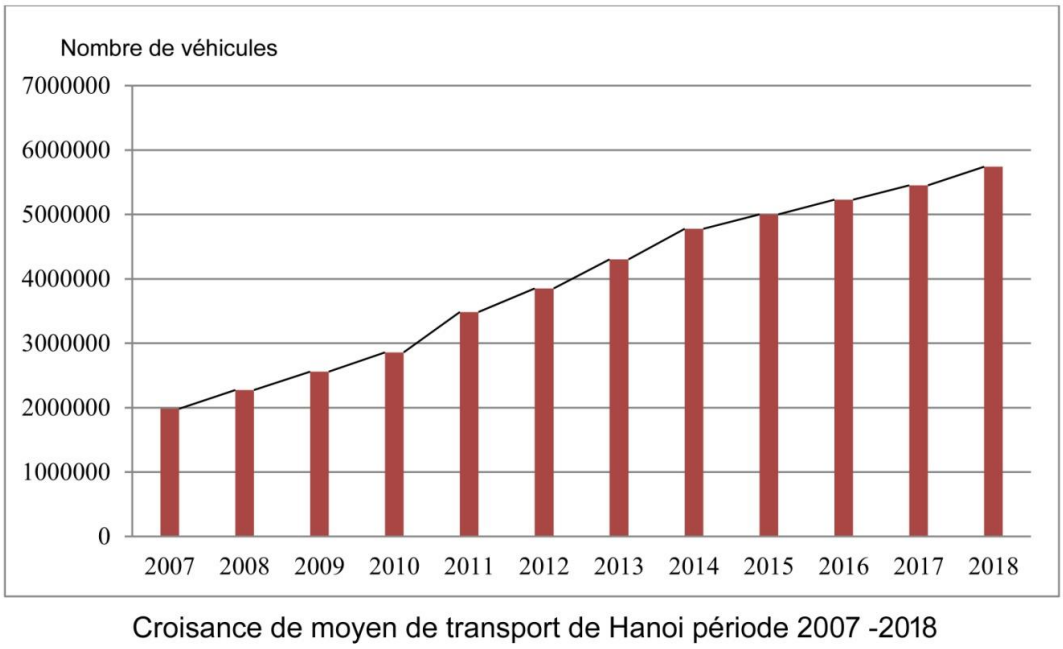
Source :Département de l'enregistrement Vietnam & Police municipale Hanoi, 2018

Tableau 2-8 : Nombre de véhicules à Hà Nội par types, période 2007-2018 (source : Police municipale Hà Nội, 2018)

Bicyclette	**Moto**	**Voiture**	**Bus**	**Camion, autres**
7%	73%	9.5%	8.5%	2%

Tableau 2-9 : La part modale du transport 2018 dans tous les zones la ville de Hà Nội. (source : Planification des transports 2030 - Quy hoạch GTVT 2030 - Dự án phát triển giao thông đô thị Hà Nội)

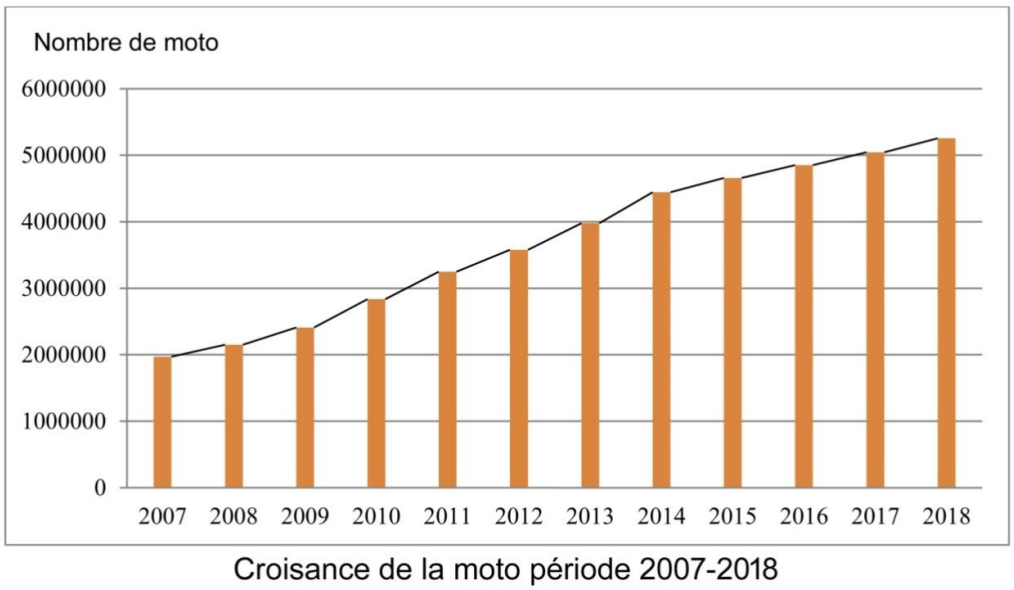
En 2018, la ville-province de Hà Nội compte plus de 5,2 millions de motos, 485.955 automobiles, plus de 1,2 million de vélos, plus de 11.000 vélos électriques et motos électriques (et environ 10 à 15% des véhicules venant de provinces extérieures). Le taux de croissance moyen sur la période 2013-2018 est de 10,2% pour les voitures et de 6,7% pour les motos (INPUR, 2019). Le problème d'embouteillage devient donc un enjeu prioritaire pour les autorités de Hà Nội.



Graphique 2-1 : Evolution du nombre de véhicules de Hà Nội 2007-2018 (source : Institut national de la planification urbaine et rurale, 2019)

- **Moto**

Jusqu'à 2019, les motos sont toujours le principal moyen de transport à Hà Nội (représentant 73% des déplacements à Hà Nội).

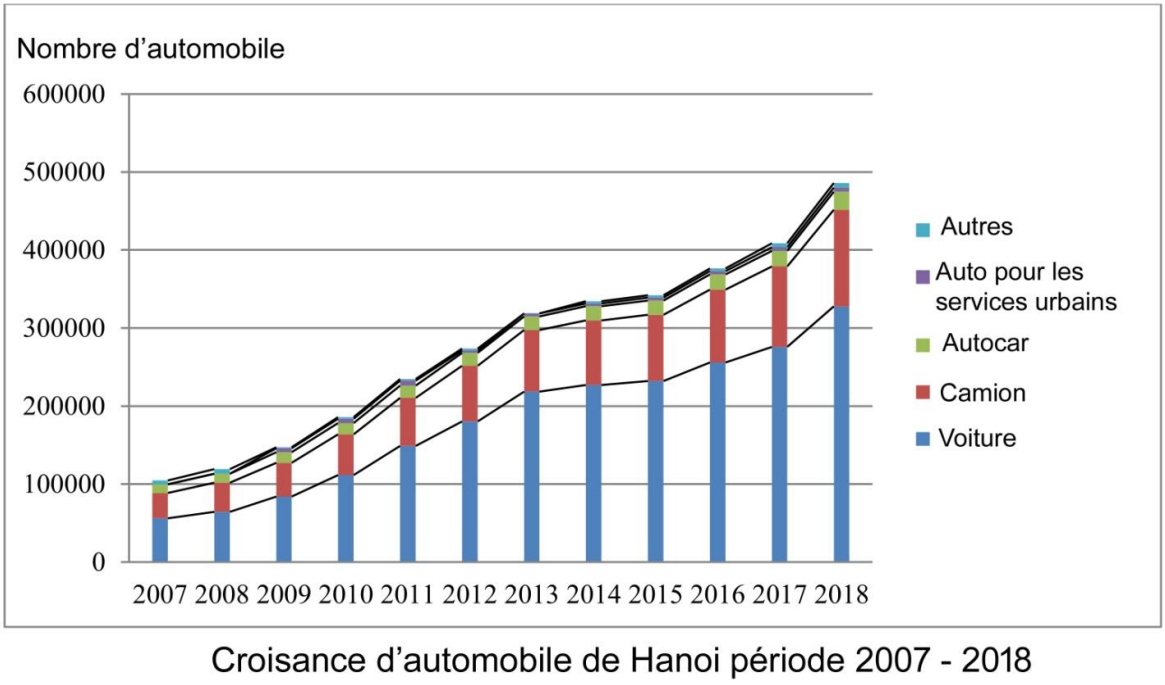


Graphique 2-2 : Evolution du nombre de motos de Hà Nội, période 2007-2018 (source : Institut national de la planification urbaine et rurale, 2019

- **Parc automobile**

Les automobiles sont de plus en plus nombreuses, elles envahissent les le réseau routier encore limité dans le centre-ville et causent d'importantes congestions en plus de participer largement à la pollution urbaine.

Selon l'analyse des spécialistes de la planification de Hà Nội, la trame viaire de Hà Nội n'est pas aménagée pour les voitures, donc les voitures sont la cause de la congestion du trafic. Pour les autorités de la ville, la cause de la congestion urbaine est la moto. Il y a là une différence de représentation qui révèle une volonté politique particulière : faire de Hà Nội (de son centre-ville) une ville sans moto.



Graphique 2-3 : Evolution du nombre d'automobiles de Hà Nội, période 2007-2018 (source : Institut national de la planification urbaine et rurale, 2019)

- **L'espace de stationnement déborde sur l'espace piétonnier**

Avec la prolifération des nouveaux moyens de transports individuels, des problèmes de stationnement sont récurrents. L'espace public, très rare à Hà Nội, fait l'objet d'appropriations sauvages par les automobilistes qui cherchent à stationner leur véhicule ou leur moto.

D'après une enquête réalisée par l'Institut national de la planification urbaine et rurale (INPUR) en 2019, la zone de stationnement pour les véhicules de transport en commun et les voitures spécialisées reste trop faible. De nombreuses places de stationnement pour camions sont également situées dans le centre-ville. L'enquête a divisé l'espace de stationnement en quatre catégories :

- Les gares routières (Bến xe khách) Hà Nội compte 8 gares routières interurbaines et 3 gares intra-provinciales, qui répondent essentiellement aux besoins de déplacement des habitants. Certaines gares, en centre-ville, sont encore trop petites.
- Les parkings de camion (Bến, bãi xe tải) :

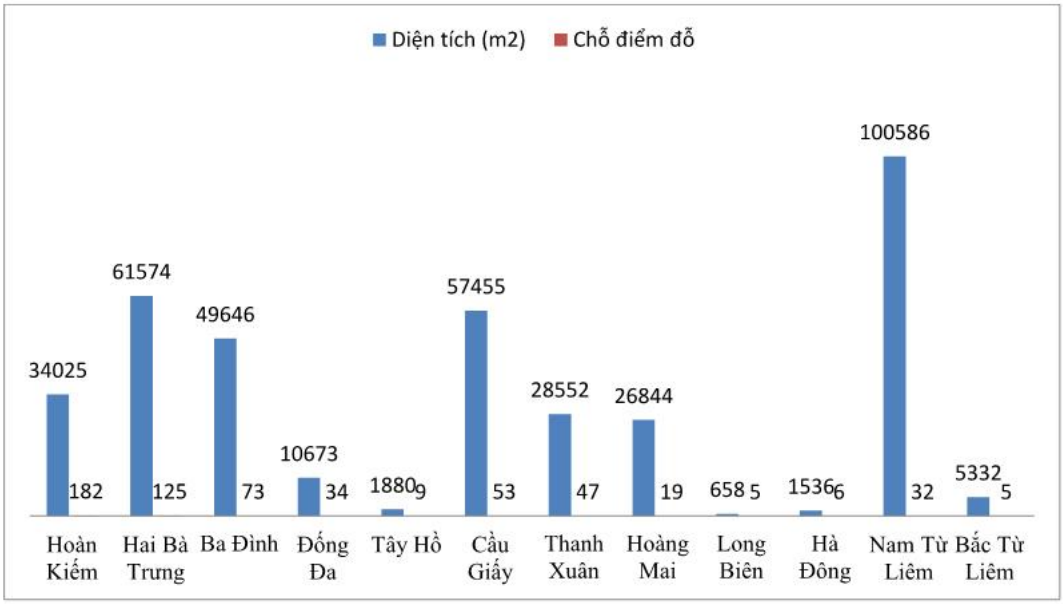
Actuellement, il y a 4 parkings de camions d'une superficie d'environ 5,74 ha et 6 points de stationnement de camions avec une superficie d'environ 5,28 ha. Les parkings de camion sont aménagés en accord avec la planification urbaine, tandis que les points de stationnement sont encore spontanés et situés dans le centre-ville. Cela augmente la pression sur l'espace urbain

- Les gares et pôles d'échange de bus (*Bãi đỗ xe, trạm trung chuyển xe buýt*) :

La superficie de la gare et des pôles d'échange de bus sont réduites au maximum.

- Les points de parking public

La disponibilité des points de stationnement varie beaucoup en fonction des quartiers. Le plus souvent, ils sont concentrés dans les zones urbaines, du centre-ville et la zone péri-centrale jusqu'à la ceinture 2.



Graphique 2-4 : Superficie et nombre de points de stationnement dans 12 arrondissements de Hà Nội en 2018 (Source : Le rapport de gestion du système des parkings, INPUR, 2019)

Le graphique 2-4 présente les différents points de stationnement autorisés par la ville, les parkings spontanés ne sont pas ici comptabilisés. Le rapport de l'INPUR montre que jusqu'en juin 2018, la superficie totale des 577 points de parking représentait 34,04 ha, soit 0,11% de la superficie des 12 arrondissements urbains. Selon le Département des Transports, la surface à dédier aux parkings devrait atteindre 2 à 3% de la superficie totale. Tandis que la superficie des parkings légaux en 2018 ne peut s'adapter qu'à 8-10% de la demande totale de stationnement des habitants dans le

centre-ville[13]. Les 90% restant sont installés dans les espaces publics des KĐTM, KTT, des cours de bâtiments public, des écoles, des terrains vides des projets, devant des maisons privées ... Cela veut dire ce sont des points illégaux.



Illustration 2-7 : Parking sur trottoir dans la KĐTM Trung Hòa (photo Nguyen Mai Hue, 2019)



Illustration 2-8 : Stationnement de véhicules dans un espace publics du KTT Trung Tự (photo : Nguyen Mai Hue, 2019)

Dans les différentes zones de la ville, les besoins en stationnement diffèrent et l'espace vacant est insuffisant pour créer de nouveaux parkings. Les densités de population et l'intensité de la circulation limite évidemment la capacité à faire des parkings. Le tableau ci-dessous montre les caractéristiques de stationnement dans les trois zones de la ville : le besoin de stationnement et la

[13] Lưu Đức Cường, Nguyễn Anh Tuấn, Le rapport de gestion du système des parkings, 2019

capacité du stationnement (Le tableau est basé sur les données d'entretien de 520 personnes dans 3 arrondissements : Hoàn Kiếm, Đống Đa, Cầu Giấy *; source INPUR, 2019*).

Zones enquêtées	**L'objectif du déplacement**	**Temps de stationnement**	**Caractéristiques de l'infrastructure de stationnement actuelle**	**Capacité à fournir de nouveaux parkings**
Centre historique (Arrondissement Hoàn Kiếm)	Déplacement domicile-travail 40%	Travail : 10-12 heures / jour	Utiliser beaucoup de stationnements sur les trottoirs et sous les routes (avec permission + non autorisé) sur les routes étroites	Très limité en raison de la disponibilité limitée des terrains
	Shopping : 31% Raisons personnelles : 21% Autres 8%	2-3 heures / jour		
Zone développée (Arrondissement Đống Đa)	Travail : 35%	Travail : 10-12 heures / jour	Il y a beaucoup de parkings illégaux, en particulier dans les anciens immeubles collectifs. De nombreux parkings privés	Peut ajouter le terrain pour le stationnement mais limité
	Shopping : 21% Raisons personnelles : 21% Autres 23%	2-3 heures / jour		
Nouvelle zone développée (Arrondissement Cầu Giấy)	Travail : 68% Autres : 32%	Travail : 10-12 heures / jour	La plupart des nouveaux immeubles, centres commerciaux de grande hauteur ont des places de parking dans les sous-sols, mais la capacité est faible.	Peut compléter le terrain pour le développement de l'infrastructure de stationnement

Tableau 2-10 : Caractéristiques de la demande de stationnement et de l'infrastructure de stationnement des zones urbaines de la ville de Hà Nội 2018 (source : INPUR, 2019 ; traduction par Nguyen Mai Hue)

L'étroitesse et le mauvais état des anciens réseaux routiers, l'augmentation des transports privés et les retards dans la construction de systèmes de transports publics entraînent un manque de places de stationnement pour la ville. Les parcs de stationnement autorisés de la ville ne suffisent pas à répondre aux besoins de stationnement. Par conséquent, les espaces publics ou les trottoirs sont utilisés comme parkings temporaires qui gênent les piétons.

2.2.2. De la nécessité de promouvoir la marche à pied

a. Les raisons du manque de place et de la pression sur l'espace piétonnier

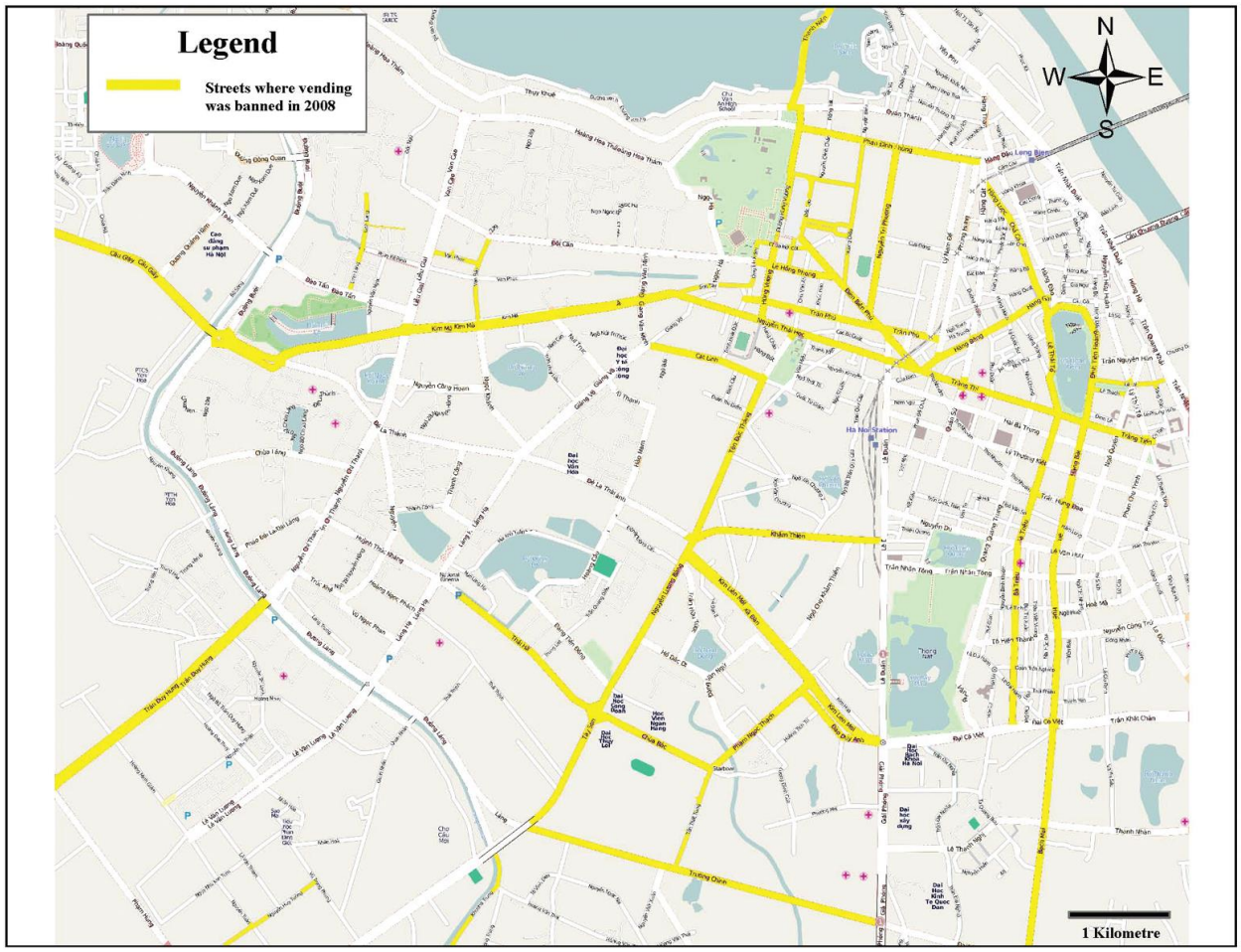
La ville de Hà Nội tente d'orienter son développement vers un modèle urbain durable à l'instar des grandes métropoles connectées aux réseaux de la mondialisation. Ainsi, par le biais de la propagande officielle, de nouvelles normes et valeurs sont véhiculées et participent de la construction du projet étatique de faire de Hà Nội une ville « moderne, verte, civilisée ». Le verdissement de la ville et la libération des trottoirs occupés par le secteur informel constituent un des objectifs de la ville pour améliorer l'image de Hà Nội et son fonctionnement. Ainsi, pour les autorités, il faut nettoyer les trottoirs de leurs occupants illégaux afin de donner à la ville une apparence jugée moderne à la hauteur des ambitions de civilisation urbaine du régime. En matière de fonctionnalité, on peine cependant à voir en quoi ces évictions et ce changement de paradigme, en ce qui concerne l'occupation de l'espace public, vont améliorer la fluidité des déplacements et des mobilités des habitants de la ville qui se déplacent en très grande majorité à moto. Les trottoirs de Hà Nội recouvrent davantage une dimension commerciale et sociale (organisation de cérémonies de mariage, de fêtes, etc.) et la question de leur aménagement doit être avant tout appréhendée à l'échelle locale. En effet, les trottoirs sont plus des espaces vécus et appropriés par les habitants et/ou les travailleurs que de véritables trames de circulations piétonnes reliant plusieurs quartiers entre eux. Les déplacements piétons sur les trottoirs concernent en effet avant tout des déplacements à l'intérieur même des quartiers.

- **Programmes de « nettoyage » des trottoirs**

Les autorités tentent régulièrement de déployer des programmes de « nettoyage » des trottoirs mais jusqu'ici ces tentatives sont restées vaines. Dans le cadre de ces programmes et campagnes, les vendeurs installés sur le trottoir et les vendeurs ambulants sont incriminés et sont rendus responsables du manque de place et de la pression sur l'espace. On leur reproche notamment d'empêcher la circulation sur les trottoirs et le lien entre les activités informelles et les migrants illégaux est souvent fait par les autorités.

En matière réglementaire, la décision *36/CP* relative à la circulation en ville et en date de février 2003, interdit la vente de rue. En 2008, la décision *20/2008/QD-UBND* (16 avril 2008) interdit le commerce informel sur les trottoirs de 62 rues de Hà Nội[14] et la décision 02/2008/QĐ-UBND interdit de stationnement les véhicules sur les trottoirs de 62 rues. Les rues concernées sont en fait le plus souvent de grandes artères appropriées par les habitants qui y organisent des fêtes ou bien des avenues touristiques servant de vitrine à la ville en ce qui concerne la promotion du tourisme urbain. Dès lors qu'il s'agit des rues et ruelles des villages urbains, les pouvoirs publics font preuve de plus d'indulgence.

[14] Décret complété par la décision 46/2009/QD-UBND du 15 janvier 2009 concernant 63 rues



Carte 2-12 : Central Hà Nội: streets where vending was banned in 2008. (source : Sarah Turner and Laura Schoenberger, 2011, adapted from VietnamNet 2009).

Depuis février 2017, les administrations de Hà Nội et de Hồ Chí Minh ont ouvert un débat portant sur la place des piétons dans la ville et notamment sur les trottoirs. Le 1e arrondissement de HCM ville et l'arrondissement de Hoàn Kiếm sont alors les deux premières zones « laboratoires » pour tester cette politique. Le maire du 1er arrondissement, avec le soutien du maire de HCMV, a lancé un programme intitulé : « 45 jours pour récupérer les trottoirs ». Suite à l'expérience menée à HCMV, Hà Nội a également dû déployer des initiatives visant à « nettoyer » les trottoirs même si quelques semaines après le lancement de ce programme, les commerces de rue se sont réappropriés les trottoirs…

b. La marche a pied et l'édification d'une ville « civilisée »

- **Le projet de « quartier civilisé » de la ville de Hà Nội**

Dans les années 2000, un programme de remise en ordre urbain a été mis en oeuvre (décret 13/2002/NQ-CP et le décret 36 / CP en 1995 - voir chapitre 1) afin de doter Hà Nội de « *rues commerciales civilisées* ». Dans ce projet, les rues inter-arrondissement et à l'échelle de

l'arrondissement sont revêtues du même matériau pour le trottoir, et les toits des maisons avec façade sur rue doivent utiliser le même matériau. Le prix des produits doit être affiché. Les vélos et les motos doit être bien rangés sur le trottoir pour que les piétons puissent se déplacer plus facilement.

Le modèle de rue « *commerciale civilisée* » marque un nouveau tournant dans la gestion des trottoirs et la place laissée aux piétons. Depuis 2014, avec la directive 01/CT-UBND Hà Nội a déployé un programme « L'année de l'ordre et de la civilisation urbaine ». Ce programme se poursuit jusqu'à aujourd'hui. L'objectif de ce programme est « *Construire des rues civilisées* » ou le quartier *civilisé.* Ce programme cherche à :

- Assurer l'ordre urbain, améliorer l'environnement pour créer une ville lumineuse, verte, propre et belle
- Assurer l'ordre et la sécurité de la circulation en aménageant des routes sans congestions et des trottoirs non-encombrés pour les piétons, construire un mode de vie urbain *civilisé* et maintenir un ordre social et une sécurité plus efficace.

Dans ce projet de quartier « *civilisé* », les trottoirs doivent se vider de leurs activités pour n'être destinés qu'aux piétons. Ils sont conçus comme des marqueurs de développement d'un quartier civilisé, et, visent à terme, de développer une ville civilisée.

Dans l'histoire de la ville, ce n'est pas la première fois que les autorités lancent ces programmes. On peut rappeler le programme "Tous les peuples s'unissent pour construire une vie culturelle" par le gouvernement depuis 1999 après « Đổi Mới » jusqu'à aujourd'hui.

Le contenu principal du programme "Tous les peuples s'unissent pour construire une vie culturelle": vise au développement économique, l'entraide pour améliorer les conditions de vie, à éradiquer et au moins réduire la pauvreté ; encourager des comportement politiques sains ; promouvoir un style de vie civilisé, une discipline sociale, vivre et travailler dans le respect de la loi ; construire un environnement culturel propre - beau – sécurisé ; édifier des institutions culturelles et sportives et améliorer la qualité des activités sportives et culturelles à la base[15].

- **Le trottoir propre et sans activités est un critère pour reconnaitre une famille *civilisée***

La « *famille civilisée* » est un label délivré par les autorités qui récompense les familles aux bonnes mœurs. Ces familles reçoivent un certificat (giấy khen) lorsqu'elles répondent aux critères[16] établis par les autorités. Le décret 122/2018/NĐ-CP des règlements sur l'examen des

[15] Tap chi cong san, 2018 http://www.tapchicongsan.org.vn/Home/Van-hoa-xa-hoi/2018/50406/De-Phong-trao-Toan-dan-doan-ket-xay-dung-doi-song-van.aspx

[16] 24 critères de famille civilisée selon le décret 122/2018/NĐ-CP

1. Être exemplaire dans le respect des engagements et politiques du Parti; loi de l'État; participer activement aux mouvements d'émulation de la localité où ils vivent, y compris les critères suivants:

a) Les membres de la famille respectent la loi; ne pas être discipliné au travail et à l'école;

b) Respecter les « hương ước » (conventions du village) et conventions de la communauté où ils résident;

c) Accrocher le drapeau national pendant les fêtes nationales et les événements politiques conformément aux règlements;

d) Participer à l'une des activités culturelles ou artistiques de la commune; exercer réguliement l'exercise pour la santé et sports;

titres de *famille civilisé* avec 24 critères remplace le circulaire 12/2011 / TT-BVHTTDL avec 11 critères.

Si 80% des familles d'un quartier répondent à l'objectif de "famille civilisée", le comité populaire local peut demander à être reconnu comme "rue civilisée" ou "village civilisé" ou quartier civilisé. Dans ce programme, les ménages qui n'ont pas de certificat sont celles qui ne respectent pas la convention d'application de la « *civilisation* » de la communauté. Les familles qui ne respectent pas les règles urbaines sur la conversion urbaine et les « expropriations », celles qui déposent leurs déchets aux mauvaises heures ou encore celles qui occupent les espaces publics ne peuvent en effet pas prétendre à ce label de « famille civilisée ».

- **Les récupérations des trottoirs dans le cadre de la production de la civilisation urbaine**

Certains journaux réservent de larges tribunes à la dénonciation de comportements jugés déviants par les habitants et les usagés non résidents. On peut par exemple lire : *« Les trottoir de Hà Nội n'ont peut-être jamais été aussi désordonnés qu'aujourd'hui. L'ordre propre à la civilisation urbaine n'existe plus et la congestion urbaine pose de sérieux problèmes. Cette tendance s'explique par le manque de conscience des habitants et par le manque de responsabilité des pouvoirs publics*

---

d) Adopter un mode de vie civilisé lors des mariages, des funérailles et des festivals comme prescrit;
e) Participer à la protection des vestiges historiques - culturels locaux, des sites pittoresques et des paysages naturels;
g) Se conformer aux règlements sur l'assainissement de l'environnement, vider les ordures et les déchets à temps et au bon endroit;
h) Participer pleinement aux mouvements caritatifs et humanitaires, à la gratitude et à la promotion de la promotion des talents; activités communautaires dans la résidence;
i) Respecter les réglementations sur la sécurité alimentaire et l'hygiène, la prévention des maladies;
k) Respecter les règlements sur la prévention et la lutte contre les incendies;
l) Ne pas enfreindre la loi sur l'ordre et la sécurité de la circulation, tels que: Empiètement sur la chaussée, le trottoir, ne pas respecter le reglèment de transport.

2. Harmonie familiale, bonheur, progrès; Aidez les membres de la communauté, en respectant les critères suivants:
a) Les grands-parents, les pères, les mères et les membres de la famille sont pris en charge, soignés par les membres des familles;
b) Mariage volontaire (ne pas forcer), progressif, monogame, égalité, harmonie et fidèle;
c) Bien mettre en œuvre la politique démographique; l'égalité des sexes;
d) Les membres de la famille participant à l'assurance maladie et aux soins de santé;
đ) Les membres de la famille ont un mode de vie sain et civilisé et se comportent culturellement dans la famille, la communauté et la société;
e) Soutenir et aider les gens de la communauté en période de difficulté et de besoin.

3. Organisation du travail, de la production, des affaires, du travail et des études pour atteindre la productivité, la qualité et l'efficacité, y compris les critères suivants:
a) L'économie familiale est stable et se développe à partir d'une source légitime de revenus;
b) Participer aux programmes et plans de développement socio-économique local;
c) Les personnes en âge de travailler travaillent activement et gagnent un revenu légitime;
d) Les enfants d'âge scolaire peuvent aller à l'école;
dd) Utiliser de l'eau propre;
e) Avoir des installations auxiliaires hygiéniques;
g) Disposer d'un équipement audio et visuel et accéder régulièrement aux informations économiques et socioculturelles.

*de tous niveaux. Pour la communauté, il est grand temps de se reprendre et de sauver les trottoirs de Hà Nội. » ((*Journal An ninh thủ đô (Sécurité de Capital), 2007).

La mise en place de la politique de piétonisation passe par une politique de lutte contre le secteur informel qui, selon les pouvoirs publics, envahit les trottoirs et n'est pas digne d'une métropole de rang international. C'est pourquoi dans les journaux, comme Nhân Dân par exemple, on peut lire que **«** *à Hà Nội, pour promouvoir la marche à pied, il faut récupérer les trottoirs*. *La récupération des trottoirs poursuit alors trois objectifs : limiter la mobilité personnelle, développer le trafic non motorisé, et limiter l'investissement dans l'amélioration des infrastructures* » (Nhân Dân, 2017).

Pour expliquer la nécessite de récupérer les trottoirs pour la marche à pied, les autorités utilisent le terme d'« *économie moderne* » dans laquelle les activités de trottoirs n'ont apparemment pas leur place. Dans le journal Dân Trí, on peut lire : « *L'économie de trottoir empêche l'économie « moderne ». L'économie de trottoir à vision très courte entraine des embouteillages et donne une mauvaise image à la ville* » (Dân trí 2017)[17] . Pour les autorités, le terme d'économie moderne souligne la nécessité de laisser l'ancien monde derrière et d'aller de l'avant. L'« *économie moderne* » a trait aux services, aux tours de bureaux, aux supermarchés, etc. Dans cette acception de la ville et de l'économie, les classes les plus modestes n'ont pas leur place. Ainsi, les vendeurs ambulants, les fleuristes, les vendeurs de thé font de plus en plus l'objet de critiques et de répressions visant à les évincer des quartiers centraux. Dans les journaux, on trouve des articles vantant la « *réussite* » du modèle urbain singapourien … ou parisien. Avec ces deux exemples fréquemment évoqués dans la presse, on comprend en filigranes que la ville *moderne* et *civilisée* doit emprunter à la ville musée ou encore à la ville *supermarché*.

Bien que les contextes soient complètement différents, ces expériences sont pour les pouvoirs publics des arguments qui permettent de justifier et d'expliquer la politique du régime en matière d'urbanisme. Le « *nettoyage* » des trottoirs ne concerne pas uniquement le Vietnam, il traduit une dynamique plus large de mise en ordre de l'espace dans une logique néo-libérale.

- **La marche et les transports en commun sont des modes *civilisés* de déplacement**

Pour développer une ville civilisée, les piétons utilisant les transports en commun comme les piétons dans les villes de Paris ou de Singapour sont considérés comme symbole de « *civilisation urbain »* pour les autorités vietnamienne. La ville s'intéresse donc au développement du système de transport en commun, et le métro est considéré comme un symbole de la « *civilisation urbaine* ». Dans les journaux, les discours sur la « *civilisation urbaine* » par les autorités se concentrent sur le système de transport et la construction urbaine : « *Les deux secteurs qui composent le visage de la civilisation urbaine - en particulier dans les grandes villes comme Hà Nội et Hồ Chí Minh Ville - sont les transports et la construction* » [18] (Đại Biểu Nhân Dân, 2017). Selon les journaux de gouvernement, une ville « *civilisée et moderne »* est une ville comptant des grands bâtiments avec

[17] Nghĩ về việc phải lột bỏ "nền kinh tế vỉa hè", Dân trí 2017

[18] Article « Văn minh đô thị (Civilisation urbain) » dans le Journal Đại biểu Nhân Dân (Journal Voix des peuples) , 2017, https://daibieunhandan.vn/van-minh-do-thi-385849

un équipement moderne et un système d'infrastructure très développé comme dans les pays développés en Europe ou à Singapour.
Dans les journaux d'État, nous pouvons voir les gros titres sur le métro comme un symbole de la *civilisation urbaine*. Par example le journal de Ministère de transport en 2013 : *Métro Singapore : Hình mẫu văn minh đô thị*[19] *(*Métro Singapore : Modèle de civilisation du trafic urbain*)*
Ou encore sur les journaux pour les habitants : *Métro – Biểu tượng của văn minh đô thị* (Le métro-statut de civilisation urbaine) dans le Journal Báo Mới en 2016 et Sài Gòn đầu tư
Pour encourager les habitants à utiliser le métro, les autorités encouragent la marche à pied : En 2008, selon le plan de développement des transports de Hà Nội d'ici 2020 (décision 90/2008/QĐ-TTg), l'objectif est que le système de transport public ajoute trois lignes de chemin de fer urbain pour répondre à la demande de 35 à 40% des habitants. Selon l'évaluation du ministère des Transports, encourager la marche à pied et développer les transports en commun constituerait une solution économique et efficace au problème de la réduction de la congestion du trafic dans le cadre d'une transition vers une ville *civilisée*.
De plus, pour expliquer les embouteillages, les accidents, les journaux précisent que les habitants n'ont pas de « *culture urbaine* », qu'ils ont la « *culture campagne* », qu'ils ne suivent pas les règles de « *civilisation urbaine* ».
La "*civilisation urbaine*" aujourd'hui est officiellement considérée par le Gouvernement vietnamien comme un projet de la société qui entraîne une construction urbaine a tout prix. En 2013, la "civilisation urbaine" est une mesure normalisée dans des documents juridiques. Le ministère de la Culture, des Sports et du Tourisme dispose d'une circulaire n ° 02/2013 / TT-BVHTTDL précisant les critères de prise en compte dans le projet districts (urbain et rural) « civilisé ». Dans cette circulaire, on peut lire : "*Au moins 60% des appartements sont construits ou rénovés, et sont agrémentés d'une architecture urbaine*". La construction urbaine est considérée par le gouvernement comme un moteur de développement. Dans cette ville *civilisée*, la marche et les transports en commun sont des modes *civilisés* de déplacement.

c. La *gentrification* urbaine pour favoriser la marche à pied

- **Au centre historique**

  Rue piétonne du Marché de nuit Hàng Đào - Đồng Xuân

Depuis 2003, les autorités de l'arrondissement de Hoàn Kiếm ont décidé de créer une rue piétonne pour le Marché de nuit Hàng Đào - Đồng Xuân les nuits du vendredi, samedi et dimanche. Lors de ce marché de nuit, on vend des produits artisanaux, des spécialités de Hà Nội pour attirer les touristes (la ville ne comptait pas beaucoup de lieux de loisir au début des années 2000). Ce marché de nuit a apporté aux habitants de nouveaux espaces publics.

[19] Journal du Ministere de transport, 2013, http://mt.gov.vn/mkhcn/tin-tuc/990/33444/metro-singapore--hinh-mau-van-minh-giao-thong-do-thi.aspx

Le revêtement la rue Tạ Hiện : Basé sur l'expérience de l'organisation du marché de nuit Hàng Đào - Đồng Xuân depuis 2004, en 2010, l'arrondissement de Hoàn Kiếm a élargi l'espace piétonnier dans la zone de conservation de première classe du quartier des « 36 rues » de Hà Nội pour célébrer le 1000e anniversaire de Thăng Long. L'arrondissement de Hoàn Kiếm a aussi mis en œuvre un projet pour rénover la façade de la rue Tạ Hiện et a pavé la rue avec de la pierre naturelle. Le projet lancé le 11/11/2011 a permis de rénover une longueur de 50m tout en préservant la façade architecturale des bâtiments sur la rue et le système de drainage. Jusqu'à présent, cette zone est un quartier célèbre pour la restauration et la consommation d'alcool (bia hoi) et attire beaucoup de touristes.

La zone de conservation de première classe du quartier des « 36 rues » compte 6 rues : Hàng Buồm - Mã Mây - Hàng Giầy - Lương Ngọc Quyến - Tạ Hiện - Đào Duy Từ. Ce sont des rues associées aux nombreux métiers traditionnels, de nombreuses entreprises "de marque" de confiserie, vin, bière, boissons gazeuses s'y trouvent également.

La rue piétonne du Marché de nuit Hàng Đào - Đồng Xuân et la zone de la rue Tạ Hiện sont les parties adjacentes du cœur piétonnier du quartier des « 36 rues », et va dans le sens de la continuation de la piétonnisation des quartiers anciens de l'arrondissement de Hoàn Kiếm.

- **Quartier périphérique : des rues « modèles » de civilisation urbain**

Pour mettre en oeuvre le programme de « civilisation urbaine » de la ville, quelques rues de Hà Nội sont arrangées et les trottoirs sont rangés afin d'attirer l'attention du public.

En 2016, la rue Lê Trọng Tấn (Thanh Xuân, Hà Nội) a été construite en tant que première rue « modèle » de rue civilisée de la capitale. L'ensemble du système de panneaux des magasins des deux côtés de la route a la même taille et la couleur est soit rouge, soit bleue (voir illustration 2-10). Après deux ans, les gens utilisent différents types de panneaux publicitaires avec des formes et des couleurs différentes.

La première rue modèle de la capitale a été une série de critiques et de commentaires. Au final, la rue Lê Trọng Tấn a retrouvé sa forme d'origine, marquant l'échec de l'idée d'uniformité des magasins dans le projet des rues de « civilisation urbaine » sur la période 2018-2020, à horizon 2030 de Hà Nội.

En 11/2018, les autorités du quartier Mỹ Đình 1 (arrondissement de Nam Từ Liêm) développent aussi une rue modèle de *civilisation urbaine* dans le quartier résidentiel de Đình Thôn. Les autorités du quartier de Mỹ Đình 1 ont mis 200 piliers sur le trottoir au long de la rue Đình Thôn dans le but mettre des panneaux des commerces sur ces 200 piliers en même taille (voir illustration 2-11).



Illustration 2-9 : Rue Lê Trọng Tấn en 2016 (source : Tuoi Tre, 2016)



Illustration 2-10 : Rue Đình Thôn en 2019 (source : Vietnamoi, 2019)

Conclusions chapitre 2 :

Avec le projet « civilisation urbain », les autorités de Hà Nội concentrent leurs efforts sur la modernisation des infrastructures urbaines et rurales, la poursuite de l'accélération des réformes administratives, l'amélioration des conditions d'investissement, l'attractivité des investissements et la production. D'importants efforts sont réalisés également afin d'améliorer l'image de la métropole et pour en faire une vitrine du projet des pouvoirs publics : la « civilisation urbaine ». Néanmoins, ce projet de société, qui rompt avec l'existant, entraîne par sa force de nombreuses externalités négatives, notamment sur l'environnement.

A cause de cette conception « civilisée », l'urbanisation considérée par gouvernement comme le moteur du développement une ville « civilisée » et « moderne ». L'espace piétonnier doit supporter la pollution d'environnement à cause des constructions, la réduction d'espace de vivre de la cause d'augmentation population, l'inondation, subsidence et augmentation de la vulnérabilité urbaine.

Les migrations vers les zones urbaines ne cessent d'augmenter. L'incapacité de la ville pour régler le problème de logement pour les migrants qui fait augmentation la pression sur l'espace la ville : l'ancienne d'espace de la ville devient des logements avec le prix abordable pour accueillir les migrants. L'espace d'eau, l'espace vert qui sont lieux de promenade des habitants sont grignotage par les constructions illégales, ils sont devenus les lieux de stationnements de moto, voiture, par des vendeurs ambulances. L'augmentation du commerçant, des vendeurs ambulants, les motos, les parkings … qui débordent sur l'espace publique piétons, ajoute la pression sur l'espace urbain.

La croissance des véhicules motorisés des années 2000 a réduit des nombres des piétons urbains : les travailleurs, les écoliers, les vendeurs ambulants, les đồng nát.... La ville n'a pas résolu le problème du stationnement, les espaces publics et les trottoirs ont donc été temporairement utilisés pour stationnement des véhicules.

La ville tente de résoudre les problèmes des trottoirs depuis les années 90, avec plusieurs types de projets qui portent le nom « *civilisé* ». Cependant, les projets visant à construire une ville *civilisée* apprennent uniquement les superficialités des autres villes développées comme Paris et Singapour. Dans cette ville *civilisée,* donc la marche en utilisant le transport en commun est considérée comme une mode de déplacement *civilisé*.

Dans ces projets de l'édification une ville *civilisée,* le vendeur de rue est toujours le facteur responsable de l'appropriation des trottoirs et des espaces publics parce qu'ils sont des symboles de la société rurale. Dans le projet de quartier « *civilisé* », les trottoirs vides pour les piétons comme un élément pour développer un quartier civilisé, et, à terme, pour développer une ville civilisée. Pour mieux gérer ce projet, les quartiers demandent des familles d'avoir le certificat « la famille culturelle » avec des critères : ne pas utiliser les trottoirs pour l'objectif privé.

CONCLUSION PARTIE I

Après être redevenue la capitale du Viet Nam en 1954, Hà Nội a vécu une longue période « de stand by » à cause de politiques anti-urbaines du gouvernement. Après le Đổi mới 1986, l'urbanisation et l'industrie sont devenus les moteurs du développement économique, mais de façon différenciée selon les quartiers. Le coût environnemental et social de ce passage à toute vitesse à l'ère urbaine est élevé. Dans ce coût, « l'espace piétonnier traditionnel » est réduit et est pollué par l'urbanisation et l'industrie.

La motorisation de la société, à partir du début des années 2000, complexifie les problématiques liées à la place des piétons dans la ville, notamment dans ce contexte de très fortes densités démographiques. L'explosion urbaine des années 2000 entraîne la construction de routes intercommunales ainsi que de grands axes à forte capacité. Dans cette nouvelle planification de grands projets, la place des piétons apparaît oubliée.

Avec le projet « civilisation urbaine », les autorités de Hà Nội concentrent leurs efforts sur la modernisation des infrastructures urbaines et rurales, la poursuite de l'accélération des réformes administratives, l'amélioration des conditions d'investissement, l'attractivité des investissements et la production. D'importants efforts sont réalisés également afin d'améliorer l'image de la métropole et pour en faire une vitrine du projet des pouvoirs publics : la « civilisation urbaine ». Néanmoins, ce projet de société, qui rompt avec l'existant, entraîne par sa force de nombreuses externalités négatives, notamment sur l'environnement et les classes sociales les plus modestes, les migrants et les habitants des villages urbains.

Avec ce projet, les autorités ont encouragé la construction d'infrastructure de la ville à tout prix, cela conduit à une densification du bâti et la disparation d'espace verts. Cependant les projets de construction de nouveaux quartiers résidentiels ne sont destinés qu'à la classe moyenne émergente au Vietnam tandis qu'il y a une forte augmentation dans la ville de migrants en manque de logements. Donc la pression sur les anciens espaces de la ville augmente et réduit les espaces piétonniers des habitants de la capitale.

Pour surmonter le chaos des espaces piétonniers de la ville, les autorités ont également fait des efforts, depuis les années 1990, pour créer des règlements et des programmes visant à sécuriser l'espace piétonnier. Dans le concept de la ville, le vendeur de rue est le facteur responsable du manque de place et de la pression sur l'espace des piétons.

Dans les années 2000, la naissance du projet *quartier civilisé* a permis à l'autorité de mieux gérer les activités des familles à l'échelle locale. Dans ce projet, les trottoirs sans activités économiques et destinés aux piétons constituent un élément pour développer un « quartier civilisé » et, à terme, pour développer une « ville civilisée ». Pour mieux gérer ce projet, les quartiers demandent aux familles d'avoir le certificat « la famille culturelle » dont un des critères est de ne pas utiliser les trottoirs dans un objectif privé. La ville a déployé de nombreux projets d'édification « quartiers civilisés » afin de donner à la ville une apparence jugée *moderne* et à la hauteur des ambitions de civilisation urbaine du régime.

PARTIE II : LA PIÉTONISATION À L'ÉPREUVE DE L'ÉCONOMIE POLITIQUE URBAINE

CHAPITRE 3 : LA PIÉTONNISATION COMME UN ÉLÉMENT MODERNISATEUR DE LA VILLE. L'EMPRUNT D'UN MODÈLE MIS À L'ÉPREUVE DE LA RÉALITÉ

Dans ce chapitre je montrerai combien l'État vietnamien et ses déclinaisons provinciales sont « faibles » pour gérer les affaires publiques mais que de façon paradoxale, ses ambitions urbaines paraissent démesurées au regard des concepts importés de ville internationale, ville écologique, ville moderne. La marche à pied est ainsi reprise dans le concept de ville écologique mais rencontre de nombreuses difficultés pour être instaurée.

3.1. Les espaces piétonniers à l'intersection des projets pour l'édification d'une ville « civilisée» et « durable »

Le concept de gestion écologique urbaine est un « vecteur de l'économie de marché » qui participe aussi à l'intégration du Vietnam dans l'économie mondiale

Pendant la période collectiviste, les formes urbaines n'ont guère évolué et l'activité marchande était réduite. Le Việt Nam était alors en proie à des questionnements sociaux et économiques et l'environnement, qui en Europe animait déjà la société, était peu abordé. Ce n'est qu'à partir des années 2000 que le Việt Nam commence à se préoccuper de la sauvegarde de son patrimoine naturel, fondamental pour la pratique de la marche, et de la mise en valeur de ses ressources face à l'industrialisation et l'urbanisation d'une partie de son territoire. En 2002 est créé le ministère de l'Environnement et des Ressources Naturelles et la ville de Hà Nội débute son « rattrapage urbain » (Quertamp, 2010) en s'étendant progressivement sur ses périphéries rurales. Au regard des ambitions urbaines et économiques des autorités, l'urbanisation se dote d'une dimension environnementale et une attention particulière est portée aux agendas internationaux du développement durable. Si l'urbanisation est le vecteur et le mode opératoire de la transition vers l'économie de marché, il n'en reste pas moins que certaines règles doivent toutefois être observées. L'État-parti vietnamien, ayant compris que sa légitimité dépend de sa capacité à produire – avec les forces du marché – une ville durable, il s'emploie à cadrer le développement urbain de la métropole de Hà Nội.

Avant que le Việt Nam rejoigne l'OMC en 2007, la réglementation en matière de droit de l'environnement était très floue et peu effective. À ce stade, la question de la protection de l'environnement n'a pas été réglée de manière urgente. La lenteur de la croissance économique avant les années 1980 explique en partie cet état de fait. Avec la transition économique qui s'accélère dans les années 1990, le nombre d'entreprises de production industrielle s'accroit très rapidement. En 2018, le pays compte 328 parcs industriels (*khu công nghiệp*), 625 zones industrielles (*cụm công nghiệp*) et les conséquences négatives sur les écosystèmes sont de plus en plus graves. La faiblesse des dispositions légales en matière environnementale participe également à cette époque (encore aujourd'hui, mais dans un moindre mesure) à attirer les investisseurs étrangers qui voient dans le Việt Nam et ses faibles régulations un pays présentant des avantages

comparatifs évidents en ce qui concerne les coûts de production (une main-d'œuvre pas chère et moyennement qualifiée, des terres nombreuses et accessibles).
Avec l'introduction du Việt Nam à l'économie de marché et l'augmentation des projets d'investissements de type urbain ou industriel, on assiste progressivement à une crise environnementale sans précédent qui impacte négativement les écosystèmes. L'absence de systèmes de traitement des eaux usées, de filtres à fumées ou encore le prélèvement abusif de ressources naturelles constituent des menaces qui annoncent un changement de paradigme en matière de gestion des territoires. L'agriculture n'est pas épargnée par cette tendance puisque l'usage de pesticide se multiplie et entraîne cancers et autres maladies dégénératives.
Face à ce constat, les autorités, peu enclines à priver le pays de ce développement rapide aux fructueuses retombées économiques, tentent de faire appel aux puissances étrangères occidentales afin de contenir les externalités négatives tout en préservant la croissance.
Ainsi, en écho au titre de cette sous-partie, nous pensons que les nuisances créées par le modèle de développement importé de l'étranger s'accompagnent d'une intensification de la coopération entre le Việt Nam et les autres pays autour de la question de la maîtrise des conséquences négatives de l'urbanisation et de l'industrialisation. En fait, la pollution urbaine et industrielle est tout autant un vecteur de l'intégration du pays à la mondialisation que l'urbanisation elle-même.
Longtemps oubliée depuis l'arrivée des motos, considérée comme un moyen de transport inefficace et pour les pauvres, la marche n'est plus présente à la fin des années 2000 dans les projets de la ville et les discours politiques. À cette epoque, la pollution de l'air est devenue un problème plus important à Hà Nội, les habitants commencent à s'intéresser aux questions environnementales.
D'autre part, pour arriver au stade de métropole moderne, la ville doit suivre la tendance du monde : devenir une ville verte et durable en parallèle avec le projet de « civilisation urbaine » de la ville. Des espaces piétonniers apparaissent de plus en plus dans les différentes projets d'aménagement, de rénovation ou de gentrification : espaces verts, espaces publics, voie piétonnes, passerelles et passages souterrains.
Les projets de logements des investisseur privés (les KĐTM) doivent suivre la tendance mondiale pour attirer les clients. La marque « vert », « écologie » est devenue le mode de construction des années 2010.

3.1.1. Les espaces piétonniers dans le plan de modernisation de la ville par ses infrastructures

a. L'insuffisance des infrastructures et services de transport urbain

- **Le réseau viaire urbain - héritage et état actuel**

Le réseau de voirie a été hérité de la période française comme une base solide pour le futur système de transport du Việt Nam (voir chapitre 1). Il n'a pas beaucoup changé pendant la période collectiviste, à cette époque la congestion du trafic n'est pas un problème pour la ville. Au début des années 2000, les infrastructures de transport, routes, voies ferrées et voies navigables, ont une faible capacité. Le réseau de voirie n'est pas adapté en termes de densité de voies, de connectivité

et de normes techniques, à l'exception de certaines zones du centre-ville. À cette période, les zones périphériques manquent de rues. Une étude réalisée en collaboration avec le Japon en 2007 (HAIDEP) montre que le réseau viaire est « déraisonnable ». Les flux de trafic interprovinciaux doivent traverser le centre-ville et accroissent la congestion.

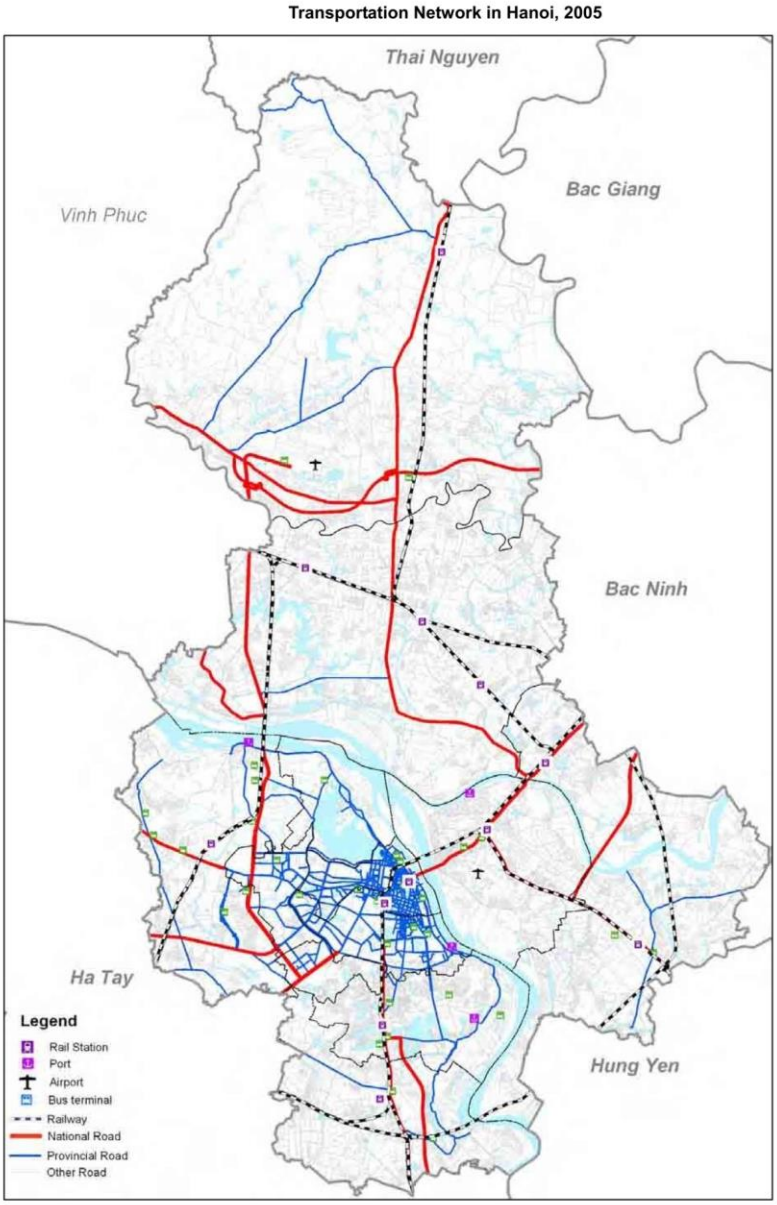
D'autre part, la conception technique des rues principales ne suit pas les mêmes normes de largeur des voies sur tous les segments. Les différences de normes réduisent le débit des rues. Les travaux de modernisation du réseau viaire sont retardés par la difficulté de libérer (exproprier les habitants) du terrain dans les zones urbaines comme dans les zones péri-centrales et péri-urbaines (HAIDEP, 2007).

Avec l'ajustement des limites administratives de la capitale élargie en 2008, les agences des Travaux et de Gestion des Routes de la ville ont dû prendre en charge l'entretien d'un grand réseau routier. Et les autorités de la ville sont en plus confrontées à une augmentation rapide du nombre de motos et de voitures en circulation. Les rues et les routes de Hà Nội, qui pouvaient être empruntées par les piétons sur des distances assez longues, se sont trouvées envahies de camions, voitures et motos et la marche y est devenue difficile et dangereuse.

Du côté des autorités, l'opinion la plus répandue est que la congestion du traffic est liée à une augmentation rapide du nombre de véhicules et également à la dégradation du réseau viaire, en raison du manque de superficie pour les voies et en raison de l'utilisation inefficace des terres. L'enquête de HAIDEP en 2007 a comparé le rapport de la superficie du réseau viaire de Hà Nội avec celui des autres villes d'Asie du Sud-Est (voir carte n° 3-1). La recherche montre qu'à la fin des années 2000, la superficie du réseau viaire ne représentaient que 4,2% du terrain de la capitale, alors qu'à Bangkok, elle était de 8,5% et à Singapour de 12%. Ainsi, la modernisation le réseau viaire devient une priorité pour les autorités de Hà Nội. Dans le Plan d'aménagement de Hà Nội 2030 vision 2050, basé sur la recherche de HAIDEP, l'objectif pour le transport est d'atteindre 20-25% de la superficie du terrain urbain d'ici 2030. Le discours des autorités montrent toujours l'example des pays développés où la superficie des voies répresente 20-25%. L'objectif de la modernisation du réseau viaire de la ville est de réduire la congestion du trafic. Cependant, la solution est la construction de nouvelles grandes avenues et l'élargissement des anciennes rues ; cela conduit à donner plus de places aux véhicules à moteur plutôt que l'adoucissement du flux de traffic pour rendre de l'espace aux piétons.

Les études sur la congestion de trafic de la ville se concentrent toujours sur la stratégie de développement du système d'infrastructure de transport et donnent des solutions techniques comme la construction des nouvelles voiries et l'élargissement des anciennes voiries comme la solution principale. Tandis que les études des problèmes sociaux de la mobilité sont inexistantes.

Une enquête techinique a été réalisée par le ministère des Transports en 2018 sur le ratio de superficie de voirie de chaque arrondissement/district par rapport à leur superficie totale. Ce rapport calcule la longeur et la superficie de 4 types de voirie de Hà Nội comme dans le tableau ci-dessous. Dans cette enquêtes comme les autres enquêtes technique de la ville, les ruelles des village urbanisés ne sont pas prises en compte alors qu'ils occupent une superficie très importante des arrondissements de la ville centre et des districts périphériques.



Carte 3-1 : Réseau de transport à Hà Nội en 2005 (source : HAIDEP, 2007)

Type de voirie	Longueur (km)
Route nationale (Quốc lộ)	215,8
Voie inter provinciale (Đường tỉnh)	576,8
Voie inter districts (Đường huyện)	2450
Voie urbaine (Đường đô thị)	730,8
Total	**3974,0**

Tableau 3- 1 : Longueur des reseaux routiers de Hà Nội (source : Département des transports de Hà Nội, 2018)

Selon ce rapport, la superficie du réseau routier de Hà Nội est très faible : les quatre arrondissements du centre historique (hyper-centre) comptent 3.937 km^2 de voirie (représentant 11,38% de la superficie de ce centre), les quatre arrondissements péri-centraux comptent 5,41 km^2

(6,37% de la superficie) (voir le tableau..). La zone sud du fleuve Rouge compte 13,22 km^2 (représente 3,82%), la zone au nord du fleuve Rouge et le sud de la rivière Ca Lồ compte 13,39 km^2 (soit 2,74%). Les districts ruraux et les villes satellites représentent 1,84%.

Nom du district		**Superficie du district (km^2)**	**Superficie de la voirie (km^2)**	**Densité (%)**
4 arrondissements de l'hyper-centre	Hoàn Kiếm	5,29	910.714	17,22
	Ba Đình	9,25	1.177.670	12,73
	Hai Bà Trưng	10,09	859.554	8,52
	Đống Đa	9,96	989.045	9,93
4 arrondissements du péri-centre	Hoàng Mai	39,81	1.778.723	4,47
	Thanh Xuân	9,08	1.110.094	12,23
	Tây Hồ	24,01	626.559	2,61
	Cầu Giấy	12,03	1.894.775	15,75

Tableau 3-2 : Superficie de la voirie dans les arrondissements (source : Département des transports de Hà Nội, 2018)

Les caractéristiques du réseau de voirie de Hà Nội selon ce rapport sont les suivantes :

« - La densité de la voirie est faible en périphérie. La qualité et quantité du réseau de voirie est plus complet au centre ville.

- L'urbanisation linéaire très forte le long des autoroutes nationales radiales comme: QL1A, QL6, QL3, QL5, QL32 ... provoque un risque de congestion dangereuse de la circulation.

- La plupart des rues urbaines sont étroites : de 7 à 11 mètres.

- Le réseau routier compte beaucoup d'intersections .

- Il n'y a pas de bonne coordination entre la gestion de la construction des transports et les autres travaux urbains.

- La tendance au développement urbain vers l'Ouest et le Sud-Ouest de la ville augmente la densité de la population dans ces zones, qui mène à la congestion fréquente du traffic sur les routes principales. »

Cette enquête montre la mauvaise situation du transport à Hà Nội et le manque d'espace pour le transport : voirie et espace de parking.

Cette enquête menée par le Ministère de transport et l'Université de Transport et Communication de Hà Nội, comme la plupart des études de la ville sur la congestion du trafic et l'encombrement de la rue, sont des études techniques. Elles montrent toujours l'insuffisance des infrastructures et services de transport urbain de Hà Nội qui provoque l'encombrement de la ville. Les études proposent toujours des solutions techniques comme la construction des nouvelles voiries et l'élargissement des anciennes voiries pour résoudre les problèmes de congestion du trafic. Tandis que les études sur l'impact des nouvelles constructions urbaines sur la congestion du trafic au centre-ville sont souvent inexistantes.

b. Projet de revêtements des trottoirs de la ville de Hà Nội : vers une ville *civilisée* et *modernisée*

L'enquête HAIDEP en 2007 a également souligné l'état des trottoirs des rues principales du centre-ville à cette époque. Bien sûr les ruelles, héritage des villages urbanisés, ne sont pas prises en compte dans cette enquête car elles n'ont la plupart du temps pas de trottoir (voir chapitre 4). Ce rapport montre également que les trottoirs sont souvent occupés comme parkings de véhicules et lieux pour des activités commerciales qui gênent les piétons. Dans certains cas, les motos circulent même sur le trottoir (HAIDEP, 2007). À l'époque de l'enquête, les arrondissements de Tây Hồ, Thanh Xuân et Cầu Giấy étaient des quartiers suburbains, en train de construire leurs réseaux viaires, et l'état de leurs trottoirs y sont donc bien différentes aujourd'hui.

Arrondissement	Longueur des rues des arrondissements (1) (km)	Longueur des trottoirs (km)	Pourcentage de longueurs de trottoirs/ rues (%)
Ba Đình	59	48	81
Hoàn Kiếm	68	58	85
Hai Bà Trưng	62	53	85
Đống Đa	51	41	80
Tây Hồ	34	15	44
Thanh Xuân	28	20	71
Cầu Giấy	47	26	55

(1) *Toutes les routes provinciales sont comptées dans les statistiques des routes et des trottoirs.*

Tableau 3-3 : Situation des trottoirs dans les zones urbaines de Hà Nội en 2007 (source : HAIDEP, 2007)

- **Les règlements d'aménagements destinés aux piétons**

Depuis le Đổi Mới, la construction de la rue est encore entièrement à la charge du gouvernement malgré le décret 77 du 18 juin 1997 sur l'investissement BOT (voir 1.3). En 10 ans (1997-2007), très peu de projets BOT ont été mis en œuvre dans les infrastructures de transport, et ce sont des projets de petite taille (Báo Giao Thông, 2017). La mobilisation de capitaux d'investissement dans les infrastructures de transport est très active pendant la période 2011-2015, lorsqu'une série de projets BOT est en construction (Báo Giao Thông, 2017). L'aménagement le réseau viaire dans les nouvelles zones urbaines de Hà Nội est basé sur le règlement de construction de 2007 (voir tableau n°)[1]. Ce règlement de construction remplace le règlement de construction de 1983[2]. Le règlement de construction 2007 est également utilisé pour construire des rues dans les KĐTM (voir 4.1). Il guide également la conception des largeurs de trottoirs et des passages piétons.

[1] TCXDVN 104: 2007 "*Đường đô thị- Yêu cầu thiết kế*" (Rues urbaines - Les demandes de conception)

[2] (TCXD 104: 1983) " *Quy phạm kỹ thuật thiết kế đường phố. đường, quảng trường đô thị*" (Normes techniques pour la conception des rues; routes, places urbaines)

Bien que les projets routiers financés par le système BOT au début des années 2010 aient été très actifs, les projets d'infrastructures piétonnes comme les passages piétons et les passerelles piétonnes n'ont pas attiré beaucoup d'investisseurs privés. Les voies piétonnes étant entièrement publiques, leur construction ne génère pas assez de profits pour eux.

Niveau de voirie	**Type de voirie urbaine**	**Vitesse (km/h)**	**Largeur 1 voie (m) motorisée**	**Largeur (m)**	**Distance entre 2 voies (m)**	**Densité de la voirie km/km^2**
Niveau de la ville(**) *Cấp đô thị*	1. Autoroute urbaine				4.800÷8.000	0,4÷0,25
	- Niveau 100	100	3,75	27÷110	-	
	- Niveau 80	80	3,75	27÷90	-	
	2. Route principale urbaine (*Đường trục chính đô thị)*	80÷100	3,75	30÷80 (*)	2400÷4000	0,83÷0,5
	3. Rue principale urbain (*Đường chính đô thị)*	80÷100	3,75	30÷70 (*)	1200÷2000	1,5÷1,0
	4. Rue inter régionale (*Đường liên khu vực)*	60÷80	3,75	30÷50	600÷1000	3,3÷2,0
Niveau régional *Cấp khu vực*	5. Rue principale régionale *(Đường chính khu vực)*	50÷60	3,5	22÷35	300÷500	6,5÷4,0
	6. Rue régional *Đường khu vực*	40÷50	3,5	16÷25	250÷300	8,0÷6,5
Niveau interne *Cấp nội bộ*	7. Rue distingue le groupe residentiel[3] *Đường phân khu vực*	40	3,5	13÷20	150÷250	13,3÷10
	8. Rue des groupes résidentiels et devant les maisons *Đường nhóm nhà ở, vào nhà*	20÷30	3,0	7÷15	-	-
	9. Voie cyclable Voie piétonne		1,5 0,75	≥3,0 ≥1,5	-	-

(*) Dépend de la taille, de la forme urbaine et de la demande de trafic

(**) La largeur doit être augmentée selon des calculs spécifiques lorsque les chemins de fer urbains et les lignes de bus BRT sont aménagés.

Tableau 3-4 : Règlements sur l'aménagement des voies urbaines dans les nouvelles zones urbaines (QCXDVN 01: 2008/BXD)

- **Programme de revêtement des trottoirs de Hà Nội**

Depuis 2016, les autorités de la ville de Hà Nội ont lancé un programme de revêtement des trottoirs, dont l'objectif est, selon le Comité populaire de Hà Nội : « Des nombreuses rues de la ville se sont détériorées, influençant les déplacements et la sécurité des piétons, le paysage, la civilisation

[3] Voir chapitre 4 Groupe résidentiel : groupe des maisons individuelles ou groupe des tours dans les KĐTM

urbaine et la beauté de la rue. Pour rendre une image urbaine *civilisée* et *moderne*, de nombreuses rues de Hà Nội seront pavées en pierre naturelle » (Hà Nội Portal, 2016). En fin 2016, les trottoirs dans nombreux quartiers urbains de Hà Nội ont été rénovés et pavés. La première rue a être pavée en pierre naturelle a été Le Trong Tấn (arrondissement de Thanh Xuan), puis de nombreuses rues comme Hai Ba Trung, Nguyen Trai, Giai Phong ... ont également été pavées en pierre. Cependant, les dalles des trottoirs se sont abimées après quelque mois d'utilisation.

À cette periode, la ville utilise le règlement de conception du trottoir selon la décision 4340/QĐ-UBND de 2014 : les dalles des trottoirs doivent garantir une utilisation de 50 à 70 ans.

À la fin de 2017, les autorites de la ville décident d'arrêter temporairement ce projet pour clarifier la raison de cette détérioration des trottoirs. La conclusions de l'enquête de février 2018 indique que des types de pierres différents sont utilisés dans le revêtement, des parties differentes du trottoir utilisent des pierres de dimensions différentes ; il n'y avait pas de guide général sur le processus de construction. Certains type de pierre utilisées comme pavés ne suivent pas la mesure prévue de 40 cm.

Après plus d'un an d'arrêt de la rénovation des trottoirs, le nouveau règlement « Concept des modèles de trottoirs urbaines à Hà Nội » (*Thiết kế mẫu hè đường đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội*)[4] est publié fin mars 2019 et remplace le règlement de 2014, pour recommencer le programme. Dans le règlement de 2014 sur les trottoirs, conformément à la décision 4340 / QD-UBND, le matériel exact n'est pas précisé pour chaque rue, seulement un guide général. Mais cette fois en 2019, le règlement a collecté les propositions de 15 arrondissements et districts, et mis en avant une liste de près de 300 rues dans la zone pour la rénovation des trottoirs. Il détermine le type de matériau pour chaque rue, parmi 3 types de matériaux : 1- pierre naturelle ; 2- briques tezarro ou briques en béton ; 3- blocs de briques. Selon ce règlement, la conception du modèle de trottoirs comprend des dessins pour ce modèle, pour que les agences locales d'urbanisme puissent étudier et suivre dans les projets de rénovation et de réparation des trottoirs de la ville.

c. Plan de transport « civilisé» et « durable » dans le Schéma directeur Hà Nội 2030 vision 2050

Après l'agrandissement de Hà Nội en 2008, selon le Schéma Directeur Hà Nội 2030 vision 2050, le gouvernement du Vietnam et les autorités municipales renforcent en 2011 le plan visant à développer un système de transport public complet qui comprend les chemins de fer urbains, les métros et les lignes de bus à Hà Nội, sur la base de la décision n° 90 du Premier ministre signée en 2008. Ce plan repose sur le concept de « transport urbain durable » afin d'améliorer les conditions de circulation et de réduire la pollution de l'environnement (pollution de l'air et de l'énergie). L'objectif de ce projet est que 55% des voyageurs utilisent les transports publics en 2030, il vise aussi à améliorer les conditions de circulation pour garantir la réalisation d'objectifs de transport urbain durable.

[4] Décision 1303 / QD-UBND en 2019 sur la Concept des modèles de trottoirs urbaines à Hà Nội

La nécessité de résoudre le problème de la congestion du trafic à Hà Nội étant de plus en plus urgente, des discussions ont lieu entre les autorités et les agences de transport et d'urbanisme pour développer un réseau de transport durable que les gouvernements veulent mettre en œuvre pour résoudre cette situation. La construction d'un système de transport en commun (reposant sur un grand réseau ferré et des lignes de bus à grande vitesse BRT) est la solution envisagée pour atteindre ces objectifs.

Dans les journaux, les autorités donnent régulièrement à voir des exemples de métropoles de pays développés où le métro représente un transport durable. La nécessité d'un métro à Hà Nội n'a pas vraiment fait l'objet d'un débat démocratique et il est permis de douter de la viabilité d'une telle infrastructure, notamment au regard de son coût économique (de lourds emprunts à l'international) et social (expropriations) (voir carte n°3-2). En voici deux exemples :

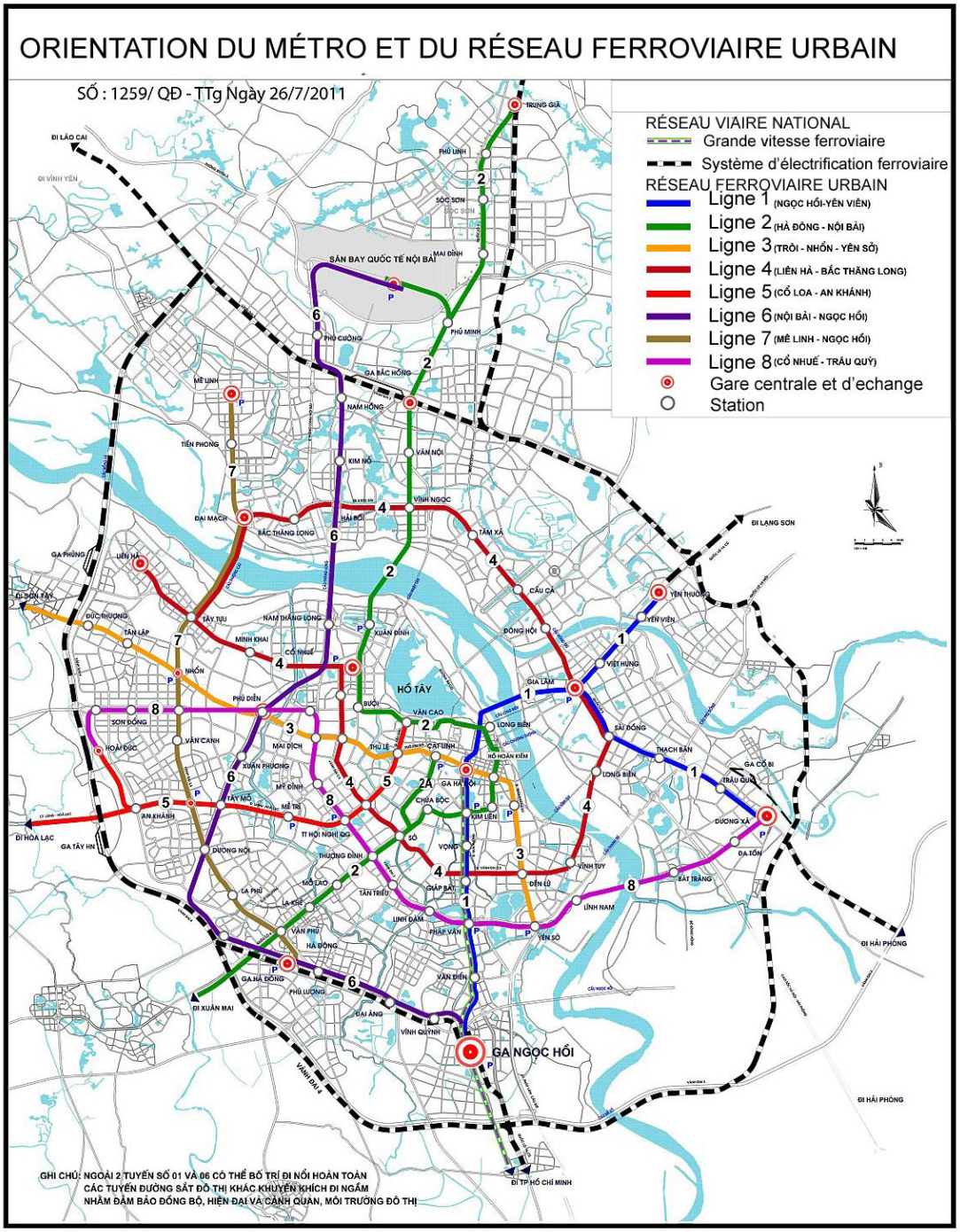
- La ligne 2 de chemin de fer Cat Linh - Ha Dong est approuvée par le ministère des transports en 2009, avec un investissement total de plus de 550 millions USD (près de 8.800 milliards VND) provenant de prêts d'aide publique au développement (APD) chinois et de capitaux associés (vốn đối ứng) nationaux. L'investissement total a été ajusté ensuite à 868 millions USD (18.000 milliards de dongs). La ligne 2 devait être mise en service et utilisée en 2015, mais jusqu'a aujoud'hui sa construction accuse de sérieux retards. Selon les journaux du gouvernement, la cause de ce retard est l'augmentation du coût économique (Vietnamnet, 2019).

-Le projet de la ligne n°1 a été approuvé en 2004 mais jusqu'à présent (après 15 ans) il n'a pas commencé. L'investissement total approuvé est 19.460 milliards VND (soit 844 millions USD) dans lequel, un prêt d'APD de près de 14 000 milliards de VND (soit 607 millions USD) du gouvernement Japonais par le biais de la JICA, le capital national associé est supérieur à 5.400 milliards VND (soit 23 millions USD) (Vietnamnet, 2019).

Hà Nội s'équipe de mode de déplacement plus durable. Réduire l'importance des véhicules individuels et construire un réseau ferroviaire complet sont les choix qui peuvent permettre d'atteindre d'une part le projet de *modernisation* de la ville et d'autre part le nouveau concept de ville durable. C'est pourquoi la ville doit désormais encourager la marche à pied pour utiliser les transports en commun. Les objectifs en matière de transport dans la métropole à l'horizon 2030 selon le *Schéma Directeur de Hà Nội 2030, vision 2050* sont les suivants:

-Pour le centre ville *:*

- Densité du réseau routier principal au niveau de la ville: 3-5 km / km^2;
- Superficie au sol pour transports 20% - 26%
- 45% - 55% de voyageurs empruntant les transports publics
- Réseau de transports en commun : 2,0-3,0 km / km^2
- Pour les centres existants : étendre au périphérique 2 et à la ceinture III. Construction de routes à deux étages pour résoudre les embouteillages dans les zones difficiles à agrandir ou à améliorer.

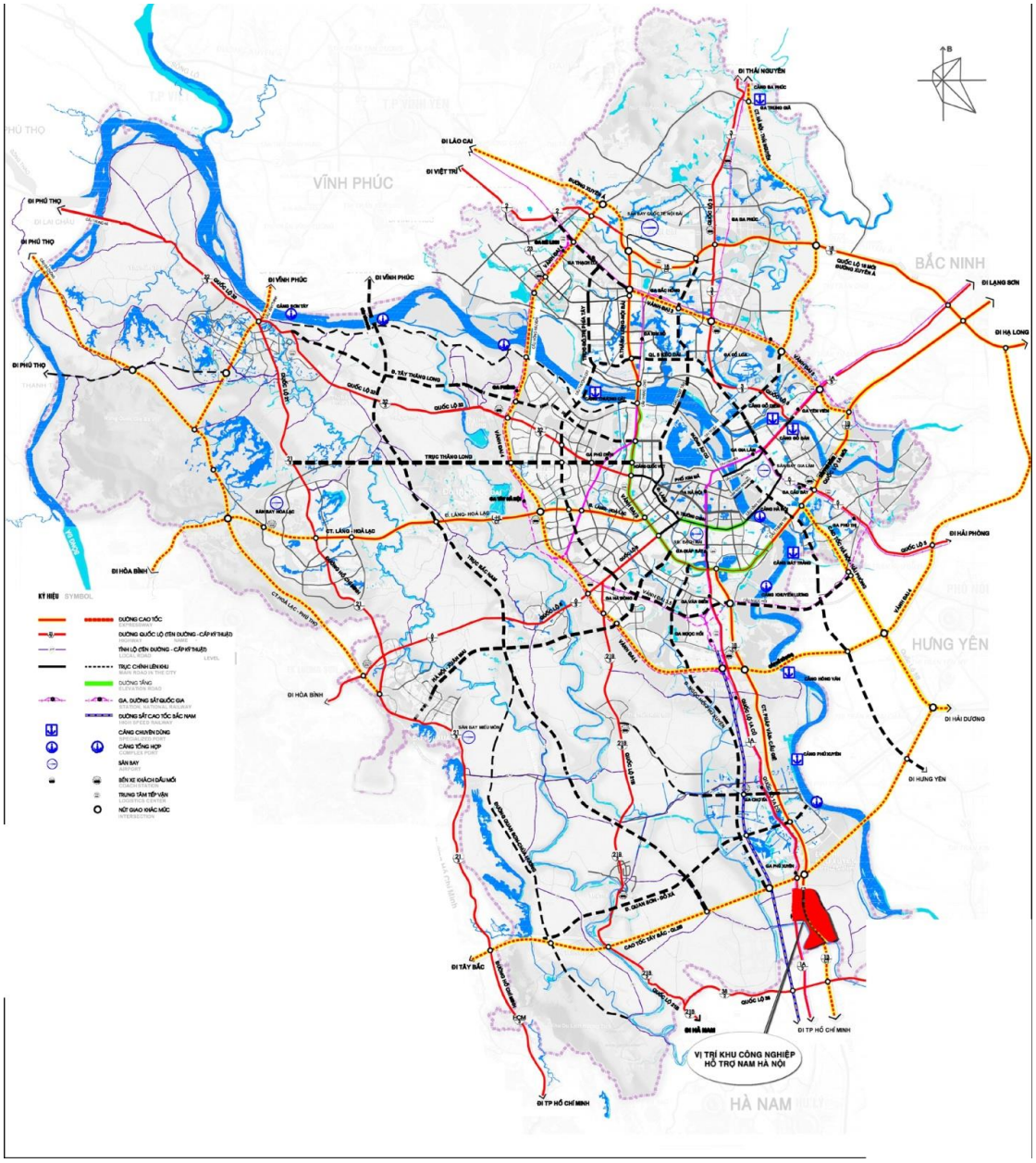


Carte 3-2 : Plan du futur réseau urbain de chemin de fer (source : Schéma Directeur de Hà Nội 2030, vision 2050)

- Pour les Nouvelles Zones Urbaines (KĐTM) entre les ceintures III et IV

- *Construction d'une nouvelle route 3.5 (entre la ceinture III à la ceinture IV) reliant les KĐTM du Nord au Sud*
- *Construction d'embranchements sur les routes nationales*
- *Mise en place d'un système de stationnement*

- *Développement d'un système ferroviaire de transport en commun (UMRT) combiné à un réseau rapide de bus*
- *Construction de sept chemins de fers urbains afin de protéger la connexion des villes nucléaires avec les villes satellites.*



Carte 3-3 : Les transports dans la métropole à l'horizon 2030 (source : Schéma directeur de Hà Nội 2030, vision 2050)

- *Villes satellites:*
  - *Construction d'un nouveau système de trafic selon une planification unifiée synchrone et moderne, adaptée aux caractéristiques fonctionnelles et aux conditions spécifiques des centres urbains*

- *Assurer un contact rapide avec les villes centrales et les autres villes*
- *Augmenter le nombre des transports en commun*
- *Connexion du réseau ferroviaire avec les villes satellites*
- *Construction de centres commerciaux à côté des gares*
- *Compléter le réseau de bus*

Il y a beaucoup de contradictions entre les ambitions des autorités dans le plan d'un vaste réseau de transport et sa mise en œuvre. Le développement du réseau de transport demande un budget énorme pour l'État. Pour investir dans les infrastructures de transport, le gouvernement doit emprunter auprès de bailleurs internationaux, et faire appel à des investisseurs privés.
Les nouveaux axes des projets évitent le plus souvent les secteurs résidentiels et les villages agricoles afin de réduire le coût de compensation et pour éviter de perturber trop profondément les sociétés villageoises et leur espace. Cela mène au fait que les villages urbanisés gardent encore leurs anciens réseaux viaires, c'est-à-dire les anciennes ruelles qui ne servent qu'aux piétons et aux véhicules à deux roues. Il y a une réelle fragmentation et un manque de connections entre les deux systèmes viaires.

d. Modernisation des axes importants et ses rentes

Le Schéma Directeur de Hà Nội d'ici à 2030 et sa vision pour 2050 prévoit la mise en place d'un système d'infrastructures complet pour répondre aux besoins des habitants. Ainsi, la présence de nouvelles zones urbaines ou de zones convoitées par les projets de KĐTM entraîne d'importants investissements relatifs aux infrastructures, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des KĐTM. Cela contribue au déploiement de nouveaux équipements publics, modernes et utilisable sur le long terme. Les KĐTM permettent aussi d'améliorer les conditions de vie des habitants puisque ces nouveaux habitats sont généralement d'un standing bien supérieur à celui proposé habituellement. Le développement des projets de KĐTM accompagne la modernisation et l'extension du réseau de transport urbain. Par conséquent, si le réseau de transport concorde avec les projets de KĐTM, il facilite les activités de circulation, de communication, de commerce des habitants et met en valeur les produits immobiliers des KĐTM.
L'implantation des KĐTM entre 1994 et 2015 a été analysée par C. Musil (2016) qui montre une très forte activité à l'ouest de l'ancien Hà Nội pendant les années 2004-2008. Après 2015, les implantations de nouvelles KĐTM se propagent vers le Sud-Ouest, le long des nouvelles routes qui se construisent à l'ouest de Hà Nội (voir carte 1-10, chapitre 1).

- La restructuration des espaces périphériques de la ville et le développement des KĐTM constituent des pôles d'infrastructures urbaines, de logements, d'équipements publics et de services communautaires, mais pas assez d'emplois pour réduire les déplacements vers le centre-ville et, faciliter la résolution des problèmes de transport urbain.
- La mise en place des KĐTM autour du centre de l'agglomération entraîne le développement, l'extension et l'élargissement de la trame viaire pour assurer la liaison entre les différentes KĐTM, ainsi qu'entre les KĐTM et les agglomérations urbaines existantes.



Carte 3- 4 : Le réseau routier de Hà Nội et ses differents gestionnaires (source : C. Musil, 2010, in Fanchette (eds), 2015)

Le développement actuel donne à voir effectivement une relation intime entre le développement des infrastructures et celui des KĐTM, notamment dans les secteurs où se croisent différents axes importants de communication. De nombreuses KĐTM sont situées au carrefour de grands axes. Ces KĐTM accueillent de nombreux ménages issus du centre-ville et dans une moindre part d'autres provinces (il y a peu d'études sur le sujet), ce qui fait pression sur les nouvelles rues et routes. Les cas de la ceinture 2 et de la rue Lê Văn Lương -Tố Hữu en sont deux exemples. Après l'approbation de ce projet de construction de ces 2 axes, des dizaines de tours d'habitation ont vu le jour des deux côtés de la route et font pression sur les infrastructures. Chaque jour, nous pouvons voir plein des motos emprunter le trottoir pour circuler.

+ Le projet d'élargissement de la ceinture 2 : La ceinture 2 comprenait les boulevards Láng et Trường Chinh. Auparavant, ces deux rues formaient une ceinture autour du centre de Hà Nội.

Le projet d'élargissement de la rue Trường Chinh pour réduire la congestion du trafic a été approuvé en 2008 avec une vision jusqu'en 2020. Cependant, après l'approbation de ce projet, une série de KĐTM a été construite le long de cet itinéraire avec des dizaines de tours tels que : Times City - Complexe Park Hill avec 23 immeubles collectifs de 27 à 35 étages, l'immeuble UDIC Riverside, Hoa Binh Green City, Imperia Sky Garden …. À l'heure actuelle, la rue n'est pas encore finie mais beaucoup de KĐTM ont été mises en service des deux côtés de la rue. Cette rue devient de plus en plus congestionnée en raison du nombre des véhicules motorisés des habitants qui vivent dans ces KĐTM et y marcher est devenu de plus en plus dangereux.

+ L'axe Lê Văn Lương -Tố Hữu : Il s'agit d'une nouvelle route reliant une série de KĐTM à l'ouest de la ville, dans les districts de Hà Đông et Nam Tu Liem, avec le centre-ville. Cet axe est parallèle avec l'axe Nguyen Trai - axe unique auparavant pour connecter Ha Dong avec le centre ville. Cependant, après sa mise en service en 2010, cet axe est toujours surchargé, malgré sa largeur de 40 m, une largeur assez grande par rapport à celle des autres rues de Hà Nội. À l' heure de pointe, les motos empruntent souvent les trottoirs pour circuler.

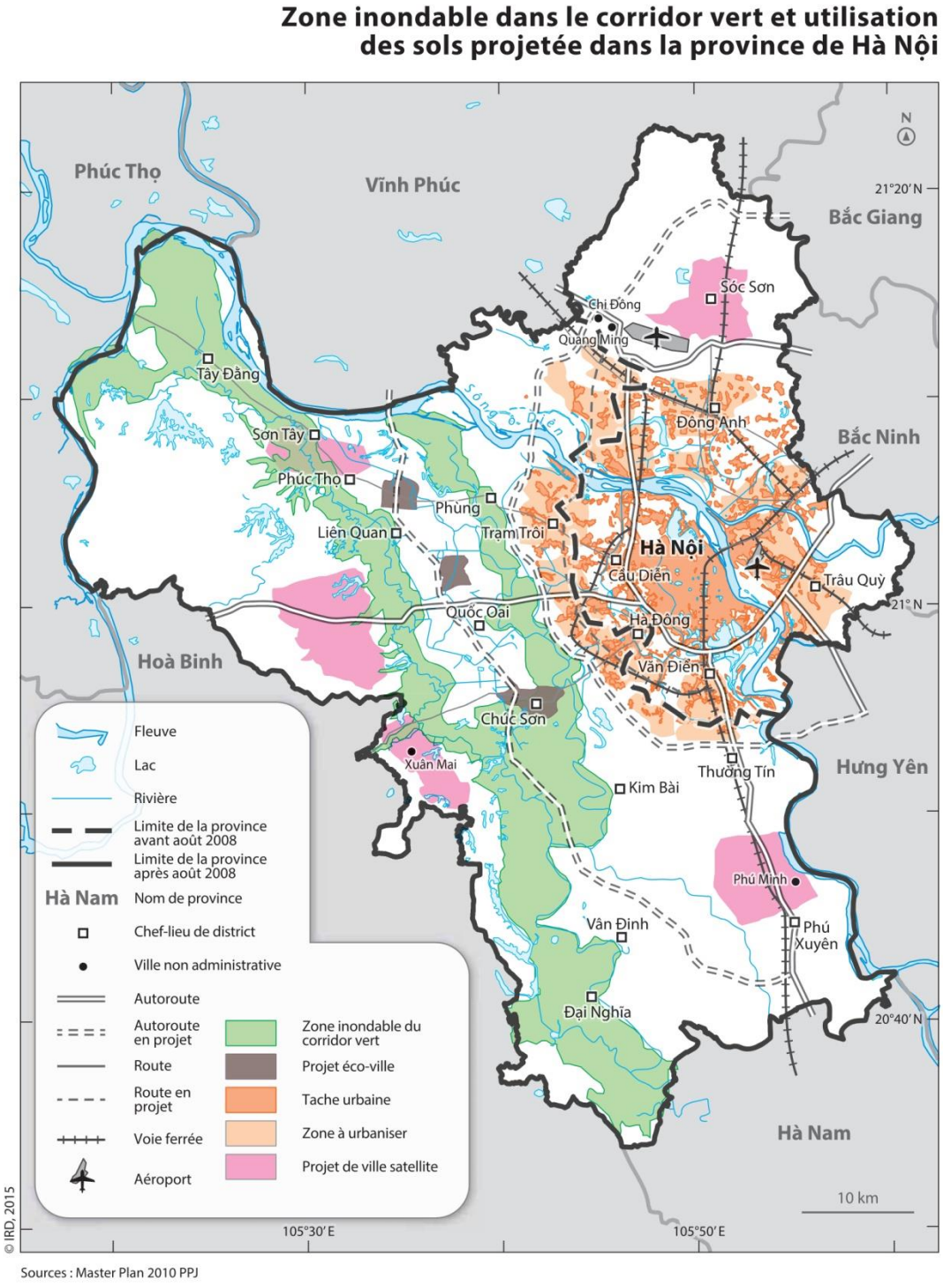
La ville vise à construire davantage et élargir les rues pour répondre aux critères de la superficie du réseau voiries est 20-25%. Mais plus il y aura de rues construites et élargies, plus de nouvelles KĐTM seront construites à proximité de ces axes, et exerceront une forte pression de circulation sur ces axes, gênant les piétons.

3.1.2. La place de l'espace public piétonnier dans le plan d'aménagement d'une ville durable - Schéma directeur de Hà Nội 2030 vision 2050

La valeur de la "*civilisation urbaine*" est mise en avant par le Gouvernement vietnamien. Elle est portée par l'image d'une ville « moderne » et développée, ville mondiale comme Paris ou Singapour, où le système de transport en commun est très développé et les habitants peuvent aller où ils veulent à pied et en transports en commun. D'autre part, pour devenir une ville internationale, la ville devrait suivre la tendance du monde : durable, verte, écologique….

Inspiré par ces nouvelles valeurs, le Schéma Directeur de Hà Nội 2030 vision 2050 adopte l'objectif de construire une ville Verte – Culturelle – Civilisée et Moderne. L'objectif « Vert » est mis en avant dans ce plan d'aménagement de la Capitale. L'espace piétonnier n'est pas une cible directe de ce projet, mais il est inclus dans les plans d'aménagement d'espaces verts de la ville.

Selon le Schéma Directeur de Hà Nội d'ici à 2030 et sa vision pour 2050 approuvée par le Premier ministre, en plus de la zone centrale qui comprend le lac Hoàn Kiếm et le vieux quartier, Hà Nội aura cinq villes satellites que sont Hoà Lạc et Xuân Mai (high-tech, sciences et technologies, éducation et formation), Sơn Tây (tourisme, culture, divertissement), Sóc Sơn (industrie propre, industries des hautes technologies et zone de services de haute qualité) et Phú Xuyên-Phú Minh (zone industrielle) (voir la carte 3-5).



Carte 3-5 : Zone inondable dans le corridor vert et utilisation des sols projetée dans la province de Hà Nội (source : PPJ, 2010, in Fanchette (eds) 2015)

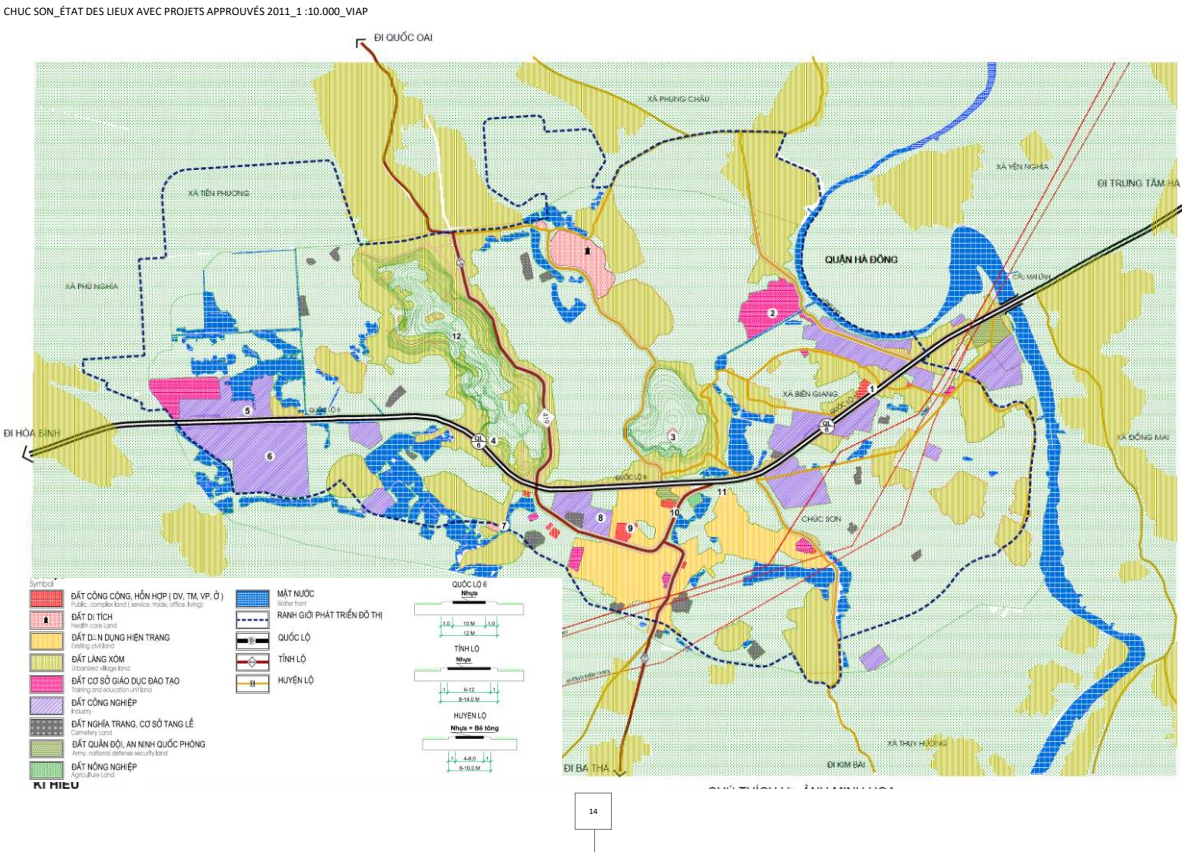
Les autorités de Hà Nội ont planifié de nouvelles zones urbaines qui répondent aux exigences en termes de besoins en logement et en infrastructures urbaines et de qualité, tout en préservant les paysages urbains traditionnels. C'est ainsi que le vieux quartier et ses rues anciennes ont été

conservés intacts. Dans le même temps, les nouvelles zones urbaines ont été construites en périphérie, reliées entre elles et assignées à des fonctions différentes.
Dans ce Schéma Directeur Hà Nội 2030, vision 2050, une autre idée-clé est celle d'un Corridor vert (*Hành lang xanh*) pour développer une ville durable dans les zones inondables des vallées des rivières Đáy et Tích : 2 millions de ruraux vivront dans des villages agricoles ou des villages de métier connectés à ce Corridor vert (voir la carte 3-5). Trois villes écologiques seront construites dans cette zone vulnérable aux inondations : Phúc Thọ, Quốc Oai et Chương Mỹ. Le projet favorise l'aménagement de ces espaces urbains selon des modèles écologiques répondant à la nécessité du développement durable. D'autre part, dans ce plan il y aura un autre espace vert qui protègera le nouveau centre ville (à l'intérieur de la ceinture 3) : une Ceinture verte (*Vành đai Xanh*) devrait être établie le long de la rivière Nhuệ et des espaces verts (*Nêm Xanh*) au sud du fleuve Rouge. Les espaces verts créés viseront à créer davantage d'espaces publics et d'espace promenade pour les habitants de la capitale tout en constituant des zones de drainage des pluies de moussons.

a. Développer 3 villes écologiques dans le Schéma directeur de Hà Nội

Selon le du Schéma Directeur de la capitale jusqu'en 2030, les villes écologiques sont un modèle de développement urbain dont le but est d'équilibrer le rôle et le poids des villages traditionnels et les nouvelles zones urbaines, afin de minimiser la croissance du centre urbain de Hà Nội. Ils visent à la mise en place de constructions adaptées aux inondations, de faible hauteur pour limiter la subsidence très active dans ce delta, et en adéquation avec l'habitat rural des alentours. Les villes écologiques apporteront des avantages sociaux aux habitants vivant dans les villages traditionels, elles transformeront les modèles commerciaux grâce à une agriculture de haute technologie, répondant aux besoins de développement du futur et conservant les villages traditionel.
Les villes écologiques du schéma directeur de la capitale jusqu'en 2030 sont situées sur le Corridor vert dans le sens Nord-Sud. Il y a 3 intersections : avec la route nationale 6, avec le boulevard Thăng Long et avec l'autoroute 32. Ces trois axes relient le centre-ville, ces 3 villes ecologiques à 3 villes à l'ouest du Corridor vert: Sơn Tây, Hòa Lạc et Xuân Mai (voir les cartes 3-5 et 3-6). Les villes écologiques le long de ce Corridor vert serviront de transition entre les villes et la campagne. Les villes écologiques seront développées afin de limiter les types de production qui polluent l'environnement, en gérant strictement la densité de construction, les étages des bâtiments, les types d'ouvrages et les formes architecturales. En parallèle, former des quartiers *thị tứ* [5] pour favoriser le développement économique des zones rurales, y compris les fonctions d'infrastructure technique, les travaux publics, les centres de soutien à la production.

[5] Selon Ministère de la construction, *Thị tứ* n'est ni une ville, ni une unité administrative d'État. Cependant, il y a des zones résidentielles avec une forte population et un fort taux de main-d'œuvre non agricole, souvent appelées *« thị tứ »*.



Carte 3-6 : Projet de la ville écologique de Chương Mỹ en 2011 et utilisation actuelle des terres (source : VIAP et Ensa Belleville)

b. L'axe économique Nord-Sud est contraire à l'objectif de développement du Corridor vert (*Hành lang xanh*)

Le Corridor Vert, le long des fleuves Đáy, Tích et Ca Lồ (voir carte n°x), vise à protéger les zones de l'extension urbaine vulnérables aux inondations et à créer un espace transitoire de plus faible densité démographique entre le développement du centre ville et des villes satellites. Le Corridor vert, qui représente environ 68% de la superficie naturelle totale de la ville-province, fonctionne comme une protection des zones naturelles importantes telles que le système des rivières et des lacs,. Il protège les zones rurales, avec une haute productivité agricole, les villages traditionnels, les villages de métier, les vestiges culturels et la lutte contre les inondations tout en limitant l'expansion urbaine et la bétonnisation des sols.

Le groupe d'investisseurs privés Nam Cường a déposé un projet de construction d'une route, dorsale économique nord-sud, de 63,3 km de long et de 42 m de large, aux autorités de la province de Hà Tây avant l'élargissement de la province de Hà Nội et l'annonce d'un Schéma Directeur. Le projet d'autoroute nord-sud reliant la province de Vĩnh Phúc au nord et l'autoroute QL1 au Sud devrait traverser le Corridor vert (voir la carte 3-5). Ce projet sera financé sous la forme BOT, les bénéfices retirés de la construction des zones résidentielles sur cette route devraient financer cette

route à hauteur d'environ 7.700 milliards de vnd (soit 340 millions usd). En 2010 on ne comptait plus que quatre zones résidentielles pour financer la route, sur une superficie de 3150 ha : la KĐTM Thạch Phúc de 500 ha, celle de Quốc Oai de 1 100 ha, celle de Thạch Thất de plus de 900 ha et enfin celle « écologique » de Chương Mỹ de 750 ha. Cependant, pour rentabiliser l'investissement, les investisseurs doivent construire ces KĐTM avec une haute densité, ce qui est contraire à l'utilisation du Corridor vert tel qu'approuvé dans le Schéma Directeur de la ville de Hà Nội 2030 vision 2050 (Fanchette, Musil, Moustier, TTL. Nguyễn, in Fanchette (eds) 2015).

c. Des difficultés pour atteindre l'objectif d'espace Vert dans la planification du système de verdure

En 2014, le comité populaire de Hà Nội a approuvé l'arrêté 1495/QĐ-UBND[6] sur la planification du système de verdure, des parcs, des jardins de fleurs et des lacs dans la ville de Hà Nội en 2030, vision 2050. Cette planification a détaillé l'objectif « Vert » dans le Schéma Directeur de la ville de Hà Nội 2030. Les espaces verts pour les promenades et loisirs sont pris en compte dans cette décision de la ville.

L'objectif est qu'en 2030, la ville de Hà Nội soit en passe de devenir une ville verte et propre, ayant réduit drastiquement les problèmes de pollution dans le centre-ville et amélioré l'environnement et les conditions de vie des habitants de la capitale. Il faut pour cela maintenir et développer l'écosystème naturel existant en exploitant les avantages et les potentiels disponibles.

Cet arrêté détaille la planification de la verdure dans la planification générale de Hà Nội 2030. Selon cet arrêté, d'ici 2030 la ville devrait rénover et moderniser les parcs et les systèmes d'eau existants, organiser l'espace pour la marche à pied, planter des arbres et ajouter des espaces aquatiques, pour devenir une ville Verte et Propre.

L'objectif à atteindre est 70% d'espaces verts (dont les champs dans les zones rurales et le corridors vert) et 30% d'espace bâti. Le Plan de verdissement de Hà Nội se fixe pour objectif qu'au centre-ville, la superficie des parcs urbains par personne atteigne 3,9 m^2 et la superficie des jardins fleuris un m^2 par personne au niveau de chaque unité résidentielle (*đơn vị ở*)[7]. Pour s'adapter à la population cible, soit 1,8 million de personnes d'ici 2030, la ville donc devra créer 455,3 hectares de parcs et jardins fleuris pour atteindre ces deux objectifs (voir tableau3-5).

D'ici 2030, la zone urbaine (à l'intérieur de la ceinture 2) comptera 60 parcs, dont 18 nouveaux parcs, 42 parcs et jardins fleuris existant seront rénovés et modernisés et 7 zones de parcs spécialisés. Avec ce plan, la ville a commencé depuis 2016 à construire une série de parcs comme le parc du lac Nhân Chính (parc Thanh Xuân), le parc et le lac *điều hòa* (climatiseur) au nord et au sud du cimetière de Mai Dịch, parc CXCV1, parc de loisir de Mễ Trì, zone du parc et du lac CV1 Cầu Giấy ...

[6] 1495/QĐ-UBND Quyết định về việc Quy hoạch hệ thống cây xanh, công viên, vườn hoa và hồ thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn 2050

[7] L'unité résidentielle dans les règlements de construction au Vietnam base sur le concept microkrayon de l'URSS pendant la période collectiviste (voir chapitre 4)

Nom	Surf. Totale (km^2)	Population cible (M hab.)	Superficie en m^2 par personne		Superficie en hectares		
			En 2014	Objectif 2030	2014	Objectif 2030	Manque (ha)
Parc urbain	137	1,8	1,7	3,9	302,7	710	407,3
Jardins fleuris pour l'unité résidentielle	137	1,8	0,73	1,0	132,0	180	48,0
Total	137	1,8	2,43	4,9	434,7	890	455,3

Tableau 3-5 : Situation en 2014 des parcs et jardin fleuris par rapport aux objectifs 2030 (source : Synthesis Complementary Report to the Hà Nội Greenery Planning, HealthBridge 2014)

L'équipe qui a proposé la planification de la verdure de Hà Nội affirme que pour atteindre les objectifs des futurs parcs urbains, le terrain a été entièrement alloué dans les plans urbains approuvés. Pour atteindre les objectifs au niveau des unités résidentielles, les solutions comprennent :

1) la délocalisation des installations industrielles dont une partie, environ 178 hectares, sera utilisée pour la construction des jardins fleuris
2) La modernisation et verticalisation des logements de l'État (KTT) dont environ 40 hectares de terrain seront utilisés pour créer des jardins fleuris de niveau résidentiel.

La relocalisation des installations industrielles et la modernisation des anciens quartiers d'habitation appartenant à l'État nécessitent du temps et un budget pour la préparation, la réinstallation et l'investissement dans de nouvelles installations. En fait, ils rencontrent de nombreux obstacles, y compris le retard délibéré des agences de délocalisation, le manque d'investisseurs, ainsi que le manque de budget de l'État. Par conséquent, il est difficile de croire qu'on peut récupérer ces terrains dans le temps prévus car les habitants n'ont pas les moyens d'acquérir les nouveaux logements plus grands et de meilleur standing avec les compensations qu'ils reçoivent pour leurs anciens logements. Même au cas où ces terrains seraient récupérés, ils ne pourraient permettre de créer des parcs ou terrains de jeux que pour les quartiers à proximité. Car ces terrains sont situés au centre-ville, et ne peuvent pas servir pour les quartiers situés plus loin. Alors que, selon le règlement de construction de 2007, le jardin fleuri d'une unité résidentielle devrait être situé à moins de 500 mètres des logements.

De plus, tous les budgets de ce plan visent à construire de grands parcs, il n'y a pas de budget pour des petits parcs / terrains de jeux à l'échelle des *phường* (quartier urbain). Parce que des centaines de jardins fleuris et de terrains de jeux qui sont actuellement dans les quartiers de Hà Nội ne sont pas pris en compte dans la base de données officielle du décompte de la végétation de Hà Nội et donc dans la planification de la verdure de Hà Nội. Il n'y a pas de politique pour conserver, moderniser et gérer ces espaces (Health Bridge, 2014)

d. Des difficultés pour réaliser le plan d'aménagement de la Ceinture verte (*Vành đai xanh*) et des Coins verts (*Nêm xanh*)

La Ceinture verte et les Coins verts ont une superficie totale de 6 660,55 ha reliant les espaces ouverts et les systèmes de parcs urbains pour créer une zone tampon et un espace qui sépare le nouveau centre urbain (à l'interieur de la ceinture 3) avec la nouvelle zone extension de la ville jusqu'à la ceinture 4, pour éviter l'étalement urbain. Le long de la rivière Nhuệ, la ceinture verte permettra de minimiser la densité de construction, pour ne pas développer l'espace bâti. Elle sera réservée à l'espace public : espaces verts, plans d'eau et quelque bâtiments public comme les écoles.

En 2015, le Comité populaire de Hà Nội a approuvé la Carte du plan d'aménagement de la Ceinture verte de la rivière Nhuệ et les Coins verts au sud du fleuve Rouge à l'échelle 1/5000[8] conformément à la décision n° 3976 / QD-UBND (selon le concept de la décision 1259/QĐ-TTg). Avec une superficie totale de 6.660,55 hectares, la taille maximale de la population prévue pour 2050 est de 289.000 personnes.

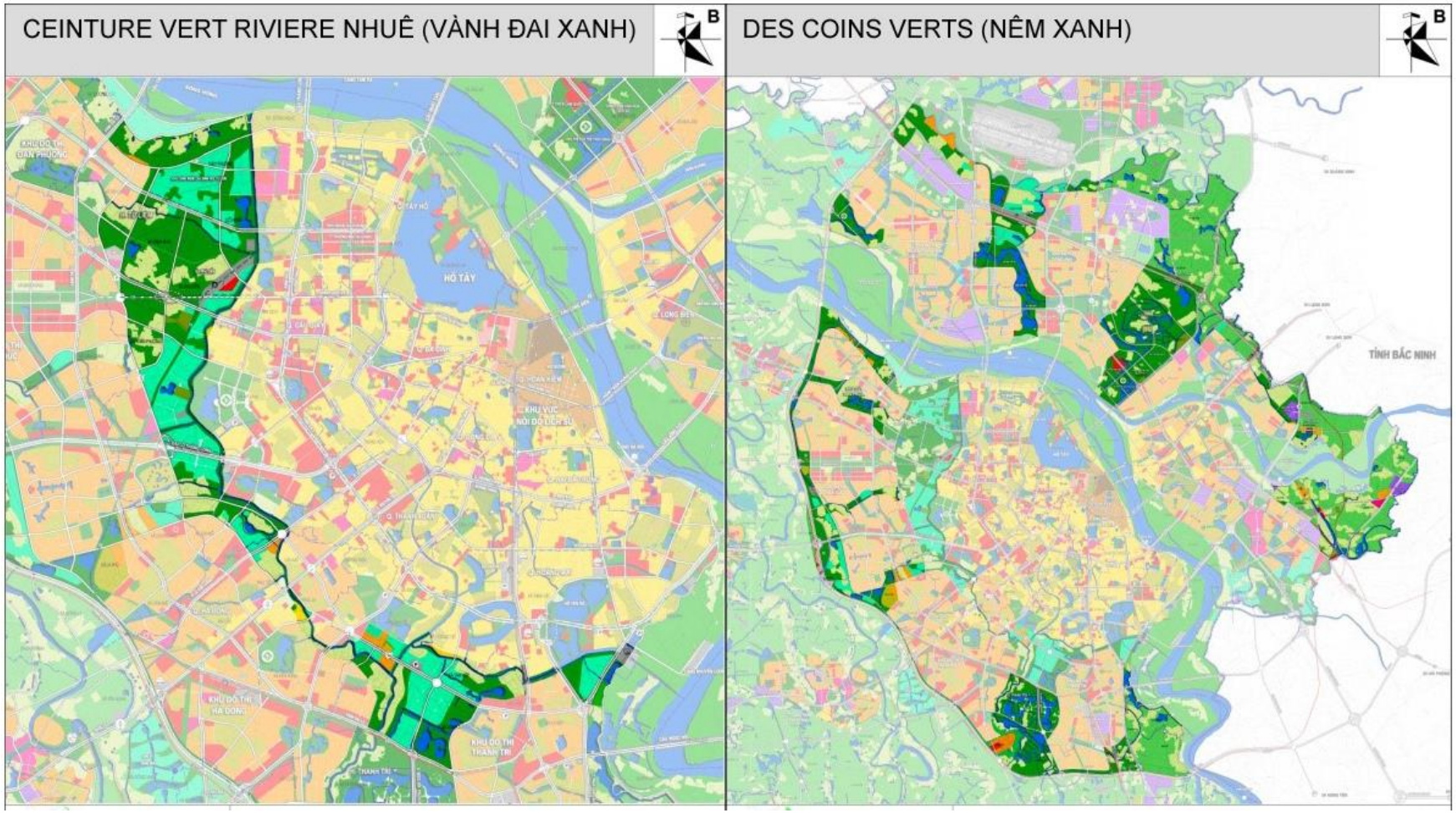
Les espaces verts et les plans d'eau dans ce projet d'aménagement de la Ceinture verte et les Coins verts devraient apporter aux habitants l'espace de détente pour marcher et faire de l'exercice pour la santé.

Bien que la carte du plan d'aménagement à l'echelle 1/5000 ait été approuvée, il y a encore beaucoup de difficulté pour sa réalisation. La plus grande difficulté est de nettoyer l'eau de la rivière Nhuệ qui est toujours polluée en raison des eaux usées des zones résidentielles et industrielles urbaines des deux côtés. La ville craint que la rivière Nhuệ devienne une rivière *« morte »* comme la rivière Tô Lịch (voir le 3.2).

Une autre difficulté est la situation actuelle de la population vivant des deux côtés de la rivière. Bien que les plans d'aménagement de la Ceinture verte échelle 1/5000 aient été définis comme réserves foncières pour les espaces verts, des milliers de ménages s'installent de façon illégale, par « *saut en parachute* » (nhảy dù) (voir chapitre 5) vivent près de la rivière et continuent à construire, ce qui rend difficile les travaux de libération du terrain.

L'État manque de moyens de financement pour les travaux d'aménagement des rivières : nettoyage de la rivière, construction de digue, égouts, coût des compensations pour les évictions. C'est un énorme financement que les districts et la ville de Hà Nội sont incapable de se mobiliser sur une courte période (Phạm H.C., 2019).

[8] Selon la Loi d'Urbanisme 2009 : « Une carte de planification générale à l'échelle 1/5.000 qui identifie les zones fonctionnelles, les orientations de la circulation, marquera clairement la limite des terrains utilisés pour le développement des infrastructures routières, des ponts, égouts, électricité, écoles, zones résidentielles, espace vert, surface d'eau ... » On peut dire que la carte de planification au 1/5.000 est la base originale pour déterminer les objectifs de développement, appeler les investisseurs, cerner les problèmes de libération du terrain et de compensation.



Carte 3-7 : Plan d'aménagement de la Ceinture verte et des Coins verts destinés à protéger le centre ville (source : Institute d'Ubanisme et Architecture de Hà Nội)

3.1.3. L'espace piétonnier dans les projets de piétonnisation du centre ville de Hà Nội

a. La rareté de l'espace et la pression sur les espaces piétonniers comme frein au développement urbain durable

La ville de Hà Nội se caractérise par de très fortes densités démographiques qui peuvent atteindre plus de 40.000 hab/km^2 dans certains quartiers (Đống Đa par exemple). Une autre particularité majeure de la ville est d'être très polluée par les gaz d'échappement des deux-roues motorisé (5.045.672 motos en 2016)[9]. Face au manque de place, à la rareté de l'espace et au faible coût d'acquisition d'une moto (en comparaison avec une voiture), la moto est très prisée des Vietnamiens.

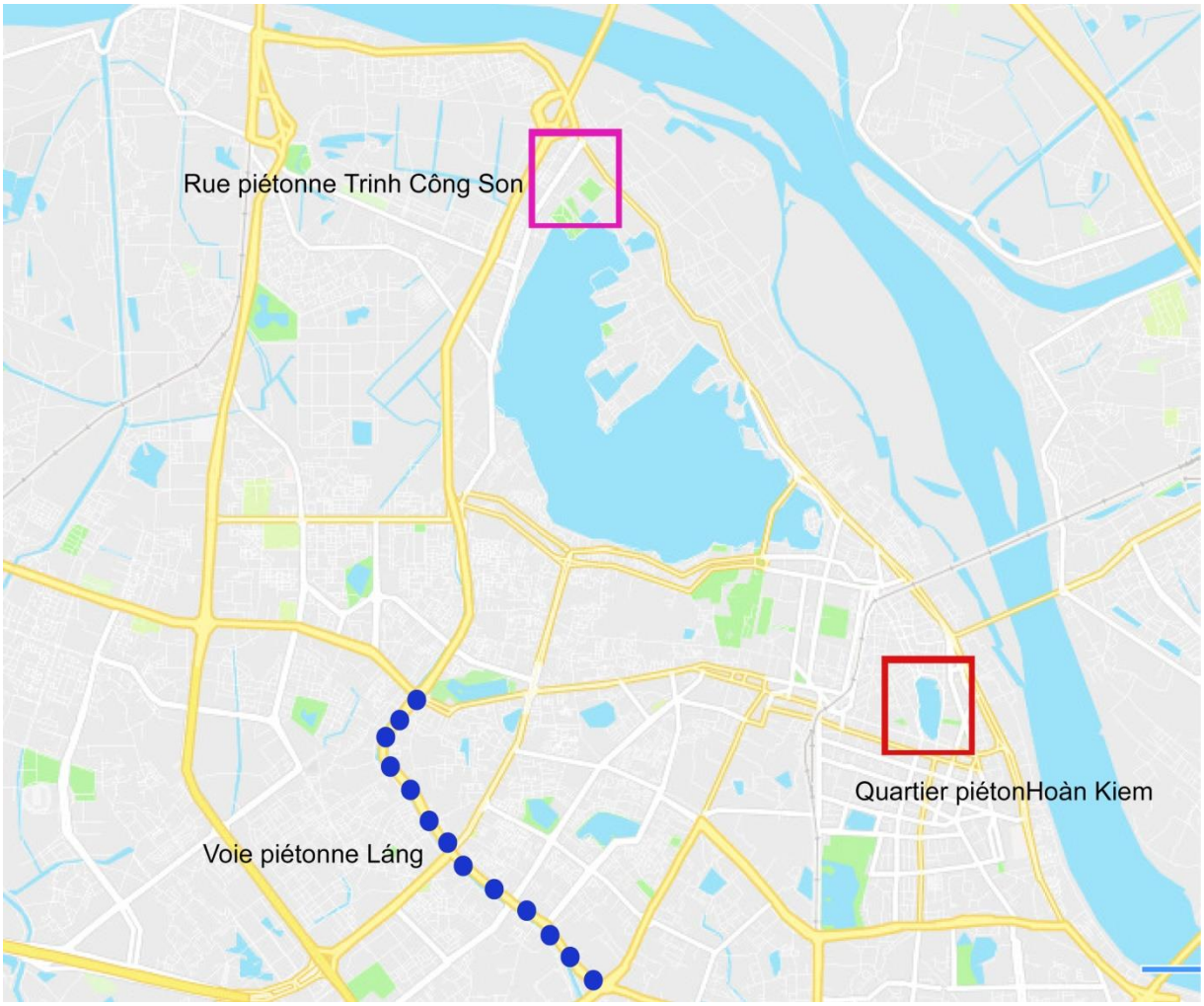
Pour enrayer au mieux le problème de pollution et de rareté de l'espace, les autorités tentent de s'inspirer des modèles développés à l'étranger, particulièrement à Singapour ou en Europe. La ville verte agrémentée de parcs et de « coulées vertes » constitue en effet un référentiel pour les autorités publiques de Hà Nội dont un certain nombre de ses cadres ont étudié à l'étranger. Les articles de presse relatent aussi les expériences d'écologie urbaine menées à l'étranger pour faire la promotion du projet gouvernemental. Mais en plus des objectifs de « verdissement » annoncé par la ville, une guerre contre le secteur informel, jugé rétrograde et indigne d'une « société urbaine civilisée », est déclarée, notamment depuis l'élargissement de la ville en 2008.

En matière de piétonnisation, les pouvoirs publics réalisent des efforts depuis 2016 afin d'attirer l'attention du public sur la nécessité de limiter les déplacements motorisés en ville, ou tout du moins dans certains quartiers. Procédant par touches successives, le pouvoir de Hà Nội teste au coup par coup de nouvelles mesures et en évalue la pertinence et la réception populaire. Cette politique du tâtonnement participe d'une gouvernance itérative entre le haut et le bas. Ainsi, le marché Hàng Đào – Đồng Xuân a fait l'objet d'une piétonisation le week-end en 2004, tandis que la rue Trinh Công Sơn (Tây Hồ) est également interdite aux véhicules motorisés le week-end (voir carte n° 3-8).

b. La marche à pied dans le plan de l'interdiction des motos

Depuis les années 2000, les motos sont considérées par les autorités comme la cause des congestions du trafic et de la pollution atmosphérique à Hà Nội et au Vietnam en général. On peut facilement le trouver dans les journaux et les discours politiques : la congestion du trafic à Hà Nội est liée à une augmentation forte des motos depuis les années 2000, et au manque d'infrastructures de transport en commun. Face à cette situation, les autorités prévoient d'interdire les motos dans la capitale d'ici 2030.

[9]70 % des gaz à effet de serre présents dans l'air des grandes villes vietnamiennes sont dus à la circulation et principalement aux émissions de PM (micro particules particulièrement dangereuses en raison de leur petit diamètre inférieur à 2,5microns) largement imputables aux motos. À Hà Nội, on compte en effet 5 millions de motos pour 7 millions d'habitants. Face à cette situation, les autorités prévoient d'interdire les motos dans la capitale d'ici 2030.



Carte 3-8 : Les projets de piétonisation du centre ville de Hà Nội (réalisation : Nguyễn Mai Huệ)

De nombreux articles critiquent l'usage des motos comme la principale cause des encombrements, des accidents de la route et de la pollution asmosphérique. Le ministère des Transports a déclaré que les motos sont trop nombreuses : actuellement, plus de 5 millions de personnes en utilisent et ce nombre pourrait atteindre environ 11 millions de véhicules à Hà Nội d'ici 2025.

Dans le plan de transport durable, les autorités prévoient d'interdire la moto dans la zone urbaine (hyper-centre et péri-centre correspondant à la zone à l'intérieure de la ceinture 3) en 2030 selon le projet approuvé par le Comité populaire de Hà Nội en août 2017 : "Renforcer la gestion des véhicules pour réduire les embouteillages et la pollution dans la ville de Hà Nội dans la période 2017-2020, vision 2030"[10]. L'objectif du projet est de donner la priorité au développement du système de transport public afin d'assurer 30% à 35% de la demande totale de déplacements vers le centre-ville d'ici à 2020, et 50% à 55% en 2030. Selon ce plan, il faut développer le réseau d'infrastructures de transport connecté avec les autres plans d'aménagements, assurer le ratio de

[10] Plan « Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2017-2020, tầm nhìn 2030 » selon la Résolution 04/2017 / NQ-HDND du 4 juillet 2017

terrain de parking entre 20% et 26% pour le centre ville. En particulier, la superficie pour le stationnement devrait atteindre 3% à 4% (la superficie actuelle réservée pour stationnement n'est que 0,11%). Les solutions préconisées sont : la gestion du nombre de véhicules et de leur qualité; limiter les zones de circulation des véhicules; développer et améliorer le transport public; appliquer des technologies nouvelles dans la gestion de transport…

Le projet est divisé en 3 étapes :

- *Entre 2017 et 2018, se concentrer sur le renforcement de la gestion des transports par l'État.*
- *Entre 2017 et 2020, se concentrer sur la gestion quantitative et qualitative des moyens de transport et le développement du système de transport public. Limiter l'usage des véhicules individuels dans les zones de congestion fréquentes.*
- *De 2020-2030, limiter progressivement les véhicules personnels, et préparer les conditions nécessaires pour interdire la moto dans les arrondissements urbains d'ici 2030.*

Bien que le projet ait été approuvé, cette politique est très controversée parce que, pour les Vietnamiens, la moto est vue comme un moyen de transport indispensable à la vie des habitants, pauvres ou riches. Pour tester cette politique, les motos ne seront d'abord interdites que dans certaines axes importants, comme les rues: Nguyễn Trãi, Xuân Thủy et Giải Phóng, Nguyễn Văn Cừ, Lê Văn Lương et Trần Duy Hưng.

Selon les autorités, la disparition des motos dans les grands centres économiques comme Shanghai, Guangzhou et Kuala Lumpur sont des exemples de développement du transport urbain durable ou civilisé pour le Việt Nam. Cependant, dans ce projet, la ville n'a pas l'intention d'interdire les voitures, le développement des voitures à Hà Nội est considéré par l'autorité comme un élément indispensable pour le développement d'une ville moderne. Comme les vendeurs ambulants, la moto a commencé à devenir le symbole d'une société sous-développée et elle doit être éliminée.

En 2019, le Département de Transport a publié un plan visant à arrêter la circulation des motos dans le centre-ville : « Définir la zone où la circulation des motos est compatible avec l'infrastructure et avec la capacité du système de transport public, avec l'objectif d'interdire la circulation des motos dans les arrondissements urbains en 2030 »[11]. Ce plan est la solution pour réduire les embouteillages et la pollution atmosphérique, selon le Département de Transport de Hà Nội, 2019. Ce plan prévoit d'arrêter la circulation des motos dans les arrondissements urbains en 2030. En 2030, il y aura 17 arrondissements urbains[12] représentant 25% de la superficie et regroupant 52% de la population de la ville.

Ce plan ne vise à envisager l'arrêt de la moto que lorsque le système de transports en commun et les autres moyens de transport (taxi, voiture…) répondront au moins à 60,5% des besoins de déplacement de la population. Tandis que le système de bus de Hà Nội ne contribue qu'à environ 8-10% du nombre de déplacements en 2019 et les projets de construction du réseau ferroviaire sont encore en cours de construction et de test.

[11] "Phân vùng hoạt động của xe máy phù hợp với cơ sở hạ tầng và năng lực phục vụ của hệ thống vận tải hành khách công cộng tiến tới dừng hoạt động của xe máy trên địa bàn các quận vào năm 2030"

[12] 5 districts ruraux deviendront les arrondissements : Gia Lam, Dong Anh, Hoai Duc, Thanh Tri et Dan Phường

Du côté du public, ce projet d'interdiction des motos bénéficie du soutien de la classe moyenne émergente au Việt Nam depuis Đổi Mới, et leur attente d'une ville «*civilisée et moderne*». Et il a rencontré l'opposition des habitants à faibles revenus qui utilisent ce moyen de transport de façon quotidienne pour aller au travail.

c. Le projet de planification des parcs de stationnement pour la réduction de la pression de stationnement sur l'espace piétonnier

Au début des années 2000, avec l'augmentation rapide du nombre des motos, des problèmes de stationnement des véhicules sont apparus. Comme nous l'avons precisé dans le chapitre 2, les véhicules à moteur empruntent souvent l'espace piétonnier pour stationner. Face à ce problème, la ville a des projets de construction de parkings pour réduire la pression sur l'espace des piétons.
Depuis 2003, le projet de planification du réseau de parkings publics et de points de stationnement de la ville jusqu'en 2020 a été approuvé par le Comité populaire de la ville dans la décision n° 165/2003/QD-UBND[13]. Selon ce projet, Hà Nội prévoit de construire 13 parkings pour desservir les zones industrielles, 11 stationnements pour le sport et les loisirs, 2 parkings attachés à d'autres constructions publics, et 2 parkings « chuyên dụng » (spécialisés) (VOV Giao Thông, 2019). Les parkings dépendent des 3 types d'entités administratives : arrondissement, quartier et commune. Selon ce plan, en 2020, Hà Nội devrait disposer de 796,82 hectares de stationnement (ce qui représente 3,18% de la superficie des terrains urbains à bâtir). Cependant, jusqu'en 2017, dans 95 lieux de stationnement de ce plan, seulement 21 projets ont été achevés, 15 projets sont en construction, tandis que 59 projets ne sont encore que sur le papier (Chinhphu.vn, 2017).
Cependant, la mise en œuvre de ce projet de stationnement est toujour en retard, à cause du manque de précisions dans les intentions et moyens : il n'y a que la définition des objectifs et de la prévision de la demande totale de fonds foncier pour les parkings : il n'y a pas de plan détaillé. Cela complique le travail des investisseurs : lorsque les investisseurs commencent à faire ces projets, ils doivent faire des plans d'aménagement et un plan détaillé pour demander le permis. Cela prend beaucoup de temps (Département des Transports de Hà Nội, 2017). D'autre part, avec l'élargissement des limites administratives de la capitale en 2008, le schéma directeur de la capitale a été approuvé en 2011 et la ville a donc dû modifier le projets pour en adapter certaines fonctions. En plus, ce projet rencontre des difficultés pour trouver des investisseurs privés. Ils sont peu intéressés en raison de leur faible rentabilité.
En 2010, les autorités ont défini une politique de construction de parkings souterrains pour répondre aux besoins de stationnement dans la ville : parc Thống Nhất (295 Lê Duẩn), parc de la zone sportive Quần Ngựa, du parc Thủ Lệ (district de Ba Đình), palais culturel de l'amitié à Hà Nội, la grande place de la banque d'État (district de Hoàn Kiếm) et le parc Tuổi Trẻ (district de Hai Bà Trưng). Toutefois, les chantiers de ces parkings ne sont pas encore commencés.

[13] Décision 165/2003 / QD-UBND, Quy hoạch mạng lưới các điểm đỗ xe và bãi đỗ xe công cộng trên địa bàn thành phố đến năm 2020

- **Les parkings dans le projet d'aménagement de l'espace urbain souterrain**

En 2015, le Comité populaire de Hà Nội édicte la décision n ° 6649 / QD-UBND[14] approuvant la tâche de faire une planification générale de l'espace souterrain du centre urbain de Hà Nội jusqu'en 2030, vision 2050 (selon le Schéma Directeur de Hà Nội 2030, vision 2050). L'investigation de l'espace souterrain dans les 20 arrondissements et districts[15], tient compte des parkings.
Le plan a identifié un système de transport souterrain comprenant 5 lignes ferroviaires urbaines, avec une longueur totale d'environ 50 km dans le centre-ville et 53 stations de métro sur les itinéraires ; 79 places pour la construction de parkings publics souterrains (principalement situés dans les quatre arrondissement du l'hyper-centre/centre historique) avec une surface totale d'environ 107 ha ; 39 zones d'aménagement d'espaces publics souterrains dans l'hyper-centre ville et le péri-centre-ville, d'une superficie totale d'environ 954 ha. Ce plan veut orienter l'aménagement des services, des commerces, des divertissements et des parkings souterrains en association avec le réseau de chemin de fer urbains et ses stations.
Sur la base de ce projet, le Comité populaire de la ville a mis en œuvre un projet de construction de parkings souterrains dans 4 arrondissements : Hoàn Kiếm, Đống Đa, Ba Đình et Hai Bà Trưng, conformément à la tâche approuvée par le Comité populaire de la ville dans la décret n° 953 / QD-UBND 2017.
Selon les autorités de Hà Nội, la construction de parkings souterrains dans le centre-ville est très urgente car les embouteillages augmentent. Actuellement, dans les 4 arrondissements du centre historique (Hoàn Kiếm, Đống Đa, Ba Đình et Hai Bà Trưng), la superficie totale de construction urbaine est d'environ 3,861 ha, tandis que la superficie totale réservée au stationnement est seulement de 0,4% (de la superficie totale de construction urbaine), alors qu'il est nécessaire d'atteindre 2 à 3% des terrains urbains à bâtir. Cependant, en 2019, le Département de l'urbanisme et de l'architecture de Hà Nội a demandé au Comité populaire de Hà Nội d'arrêter la mise en œuvre du plan d'aménagement du réseau de parking souterrain car il y a des nombreuses difficultés[16]. Selon eux, la planification du réseau de parkings souterrains dans les 4 arrondissements centraux est approuvée par le Comité populaire de la ville depuis plus de 2 ans mais il n'y a pas d'investisseurs.
Le département des Transports de Hà Nội a déclaré en 2019 que la superficie des parcs de stationnement à Hà Nội ne peut satisfaire qu'environ 8 à 10% de la demande de stationnement.
En parallèle, l'augmentation du nombre de véhicules routiers est très rapide : environ 10,2% par an pour les voitures et 6,7% par an pour les motos. Dans le même temps, le rapport entre la superficie consacrée aux transports urbains et celle consacrée aux constructions n'augmente que

[14] Décision 6649 / QD-UBND, 2015, « Quyết định về việc quy hoạch chung không gian xây dựng ngầm đô thị trung tâm thành phố Hà Nôi đến năm 2030 tầm nhìn 2050 »
[15] 20 districts comptent 12 arrondissements urbains et 8 districts ruraux : Me Linh, Dong Anh, Gia Lam, Dan Phường, Hoai Duc, Thanh Oai, Thanh Tri, Thường Tín
[16] Selon Envoi officiel 4818/QHKTHTKT

de 0,25 à 0,30% par an[17] (Nhân Dân, 2020). Au centre-ville, les terrains de stationnement ne représentent que 0,12% de la surface totale.

En raison du manque d'espace de stationnement et de l'intention de la ville d'interdire les motos dans le centre-ville jusqu'à la ceinture 2, les autorités prévoient de construire des parkings pour le stationnement à l'extérieur de la ceinture 2.

Pour résoudre le problème des espaces publics empiétés par le stationnement des véhicules, le Conseil du peuple de Hà Nội a adopté en décembre 2018 la résolution 15 / NQ-HDND « Planification des parkings, des parcs de stationnement, des centres logistiques et des parkings en bordure de route dans la région de Hanoï d'ici 2030, vision 2050 »[18]. Selon cette résolution, la ville va construire 1480 parkings publics d'une superficie totale de 1.197,8 ha. En particulier, au centre historique, il est planifié de construire 74 parkings souterrains (de 3 à 5 niveaux en sous-sol), dont 41 parkings à étages (de 3 à 5 étages) pour répondre aux besoins de stationnement. Selon cette résolution, les nouvelles constructions dans la zone centrale devraient augmenter la surface de parkings en sous-sol (environ 50% de la surface de parking des immeubles) pour répondre aux besoins de stationnement des environs.

Les projets de construction de parkings sont toujours en retard en raison du manque de budget de l'État ; les autorités encouragent les investisseurs privés à participer aux projets de parkings mais il n'y pas beaucoup d'investisseurs qui s'intéressent à ces projets.

3.2. Piétonnisation urbaine et prise en compte progressive des enjeux pour la marche à pied

3.2.1. La modernisation des réseaux de transport – mise à l'épreuve de la réalité

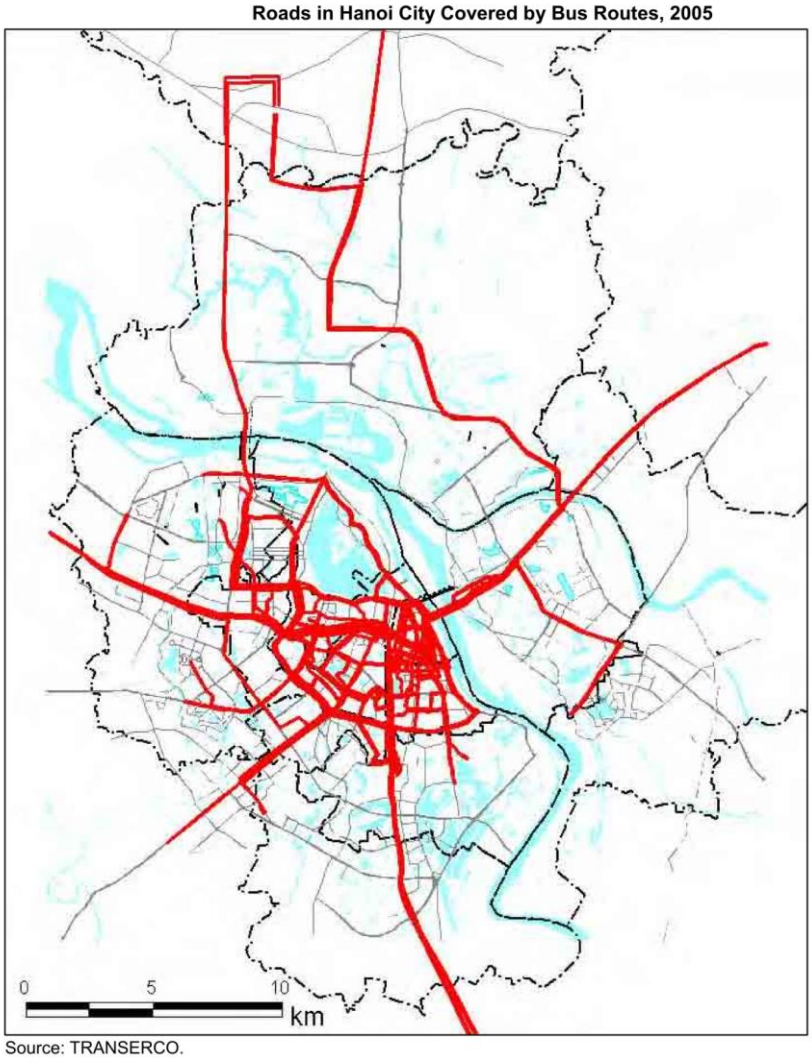
a. Les piétons face à la *modernisation* du système transport public

Pendant la période collectiviste, la congestion du trafic n'a presque jamais été un problème prioritaire pour la ville. Les transports publics de Hà Nội sont fournis comme un service de base pour les personnes qui n'ont aucun de moyen de transport individuel. À cette époque, les mieux nantis possèdent un vélo, les plus pauvres utilisent les transports en commun ou marchent à pied (voir chapitre 1). Après 1989 tout change : en quelques années le système de transports en commun s'effondre et le nombre de passagers passe de 40% des voyages totaux de la ville à presque zéro. En parallèle, la possession et l'utilisation de motos augmente fortement , ce qui a fait du Hà Nội des années 2000 une ville où la part modale des transports publics dans les déplacements est une des plus faibles d'Asie, et celle des véhicules privés, une des plus élevées (HAIDEP, 2007).

[17] Le rapport entre la superficie consacrée aux transports urbains et celle consacrée aux constructions n'augmente que de 0,25 à 0,30% par an. Plus précisément, en 2015, il était de 8,65%, en 2016 il était de 8,83%, en 2017 il était de 9,0%, en 2018 il était de 9,38%, en 2019 il est de 9,75% (Département de Transport de Hanoi, Nhân Dân, 2020).

[18] Résolution 15 / NQ-HDND « Quy hoạch bến xe, bãi đỗ xe, trung tâm tiếp vận và trạm dừng nghỉ trên địa bàn Thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 ».

Au début des années 2000, le gouvernement donne de nouvelles orientations pour développer les deux grandes villes du Việt Nam, Hà Nội et Hồ Chí Minh-Ville : le transport public sera une priorité pour les systèmes de transports urbains. Des objectifs ambitieux sont fixés pour changer les modes de déplacement : le transport public devra représenter 25 à 30% en 2010 et 50 à 60% en 2020.
Depuis 2002, Hà Nội commence à mettre en œuvre une politique de rénovation du système de bus qui avait été longtemps sans investissements. Les résultats de cette nouvelle politique à Hà Nội sont impressionnants. La rapidité avec laquelle le système de bus est reparti a surpris : le nombre de passagers est revenu en 2002 au même niveau que dans les années 1980 et a triplé l'année suivante par rapport à l'année la plus élevée de la décennie 1980 (HAIDEP, 2007).
Après 10 ans (2001-2011), les bus de Hà Nội connaissent des changements remarquables : la longueur des lignes est multipliée par 2,4, le nombre de bus quadruple et le nombre de voyageurs est multiplié par plus de 30. De 15 millions de passagers en 2001, ce nombre dépasse 400 millions de voyageurs par an, fin 2011 (Transerco,2011).



Carte 3-9 : Roads in Hanoi City Covered by Bus Routes, 2005 (source : Transerco)

Année	2011	2012	2013	2014	2015	2019
Nombre de lignes	82	86	89	91	91	123
Longueur totale (km)	2.440,0	2.491,0	2.585,2	2.625,1	2.676,1	nd
Nombre de voyages (millions/ans)	483,0	496,6	499,8	506,0	468,9	nd

Tableau 3-6 : Amélioration du service de bus de Hà Nội 2011-2019 (source : Département de Transport de Hà Nội, collecte : Nguyễn Mai Huệ)

Dans les années 2000, la ville de Hà Nội ne bénéficie pas d'un réseau de transport public permettant de relier les zones rurales de la province de Hà Nội au centre-ville (la distance du centre-ville au péri-urbain rural est d'environ 8 km à cette époque) (voir la carte 3-9). Cet état de fait explique en partie que les migrants en provenance des campagnes doivent s'installer le plus souvent à proximité immédiate du centre-ville, la navette entre le centre et leur localité étant difficile (voir chapitre 2, ci-dessus).

L'enquête menée par la HAIDEP en 2005 auprès de 20.000 ménages à Hà Nội a montré que le nombre de déplacements en véhicule personnel (motos, voitures, vélos) diminue rapidement lorsque le temps de déplacement est supérieur à 40 minutes. En transports en commun, le nombre de trajets diminue rapidement au-delà d'une durée de 60 minutes. Cela montre que la plupart des habitants de Hà Nội peuvent réaliser leurs déplacements en moins de 40 minutes avec un véhicule personnel et seulement en moins de 60 minutes par les transports en commun. Les habitants qui se déplacent en transports en commun peuvent gagner beaucoup de temps s'ils peuvent le faire en moto. Inversement, les utilisateurs de moto rallongeront leurs temps de déplacement s'ils doivent changer pour les transports en commun.

Encore aujourd'hui, les autobus sont fréquentés par des usagers à faible revenu. En 2011 à Hà Nội, selon Transerco l'enquête de Société de transport de la ville, 57% des passagers de bus sont des étudiants, 27% sont des employés. En 2016, les données de Transerco montrent que les étudiants sont encore les plus nombreux même si leur part a diminué (37%). L'attrait pour les vélos et scooters électriques explique en partie ce report modal des étudiants.

Le bus BRT (*Bus Rapid Transit*) à Hà Nội est l'une des réalisations du projet de transports en commun durable de Hà Nội pour résoudre le problème de la congestion du trafic avec une population en croissance rapide. La première ligne de bus rapide - BRT route 01 de Kim Mã à Yên Nghĩa - a été mise en service le 31 décembre 2016. Longue de 14,7 km, elle connecte le centre ville à l'ouest de la ville,. Après 3 ans de fonctionnement, la ligne BRT 1 a été critiquée comme inefficace. Aux heures de pointe, d'autres véhicules empruntent la voie du BRT pour circuler, ce qui provoque des embouteillages. Par conséquent, la vitesse du BRT n'est pas différente de celle des bus.



Illustration 3-1 : Les autres véhicules empruntent la voie BRT (source : Tiến Tuấn, 2018)

En 2013, la décision n° 355 / QD-TTg sur l'ajustement de la stratégie de développement des transports à 2020, vision 2030, a défini l'objectif suivant : « Développement rationnel du système d'infrastructures attribué aux transports urbains et transports publics ; la superficie du sol urbain réservé au transport doit être comprise entre 16 et 26%. Pour les grandes villes, qui développent des systèmes de bus, l'investissement dans les infrastructures de transport doit permettre d'augmenter le nombre de voyageurs des transports en commun de 25 à 30% en 2030 ».

Population	Nombre de voyages (millions/jour)				Pourcentage %			
	Bus	BRT	Taxi, moto-taxi	Véhicules personnels (voiture, moto, bicyclette)	Bus	BRT	Taxi, moto-taxi	Véhicules personnels (voiture, moto, bicyclette)
9,6 millions	1,80	0,02	3,31	16,95	8,1	0,1	15,0	76,8

Tableau 3-7 : Part du transport public et privé dans les déplacements quotidiens des Hanoiens en 2018 (source : Département de transport de Hà Nội, 2019)

Depuis 2006, Hà Nội commence à exploiter 16 lignes de bus reliant le centre-ville aux zones péri-centrales et péri-urbaines sous le régime de la *socialisation* (voir chapitre 1). L'autorité espère attirer de nombreux investisseurs pour développer les transports en commun grâce à cette forme de contrat. Mais après 10 ans, en 2016, le nombre de lignes de bus socialisées n'a pas augmenté et reste faible face aux 57 lignes de bus exploitées en délégation avec subvention de l'État. En 2019, sur 123 lignes de bus de la ville, 103 lignes ont leurs tarifs subventionné par l'État.

En 2019, le système de bus de Hà Nội ne contribue qu'à environ 8 à 10% du total des voyages, à Hồ Chí Minh-Ville c'est 7 à 8%. Au centre-ville, le système de bus contribue également modestement à 15 à 16% voyages à Hà Nội, et 10 à 12% à Hồ Chí Minh-Ville (VOV Giao Thông, 2019).

Les habitants qui utilisent le bus sont souvent des gens qui ont le temps, qui n'ont pas beaucoup de revenus ou pas assez de capacités physiques pour conduire une moto : des étudiants ou des personnes âgées, pour beaucoup. La faible vitesse des bus et leurs retards fréquents expliquent pourquoi les travailleurs n'utilisent pas plus le bus. La vitesse commerciale des bus de Hà Nội diminue régulièrement du fait de la croissance du trafic sur les routes : elle est passée de 23 km/h en 2010 à moins de 20 km/h en 2019. Chaque année, environ 180 000 missions de bus sont annulées en raison des embouteillages (VOV Giao Thông, 2019).

Dans nos entretiens au pôle d'échange de bus Long Biên, nous avons vu que les personnes âgées des classes aisées qui utilisent le bus peuvent le prendre plusieurs fois dans la journée : pour rendre visite à des amis, se balader dans la ville, aller au « salon de santé »[19], etc. Les personnes âgées plus pauvres utilisent le bus pour aller au travail. Il s'agit souvent de femmes de ménages, qui marchent encore beaucoup pour aller de l'arrêt de bus au lieu de travail. D'après le Centre de contrôle des transports urbains de Hà Nội, seulement 3.000 personnes âgées, environ, utilisaient régulièrement le bus pour voyager en 2019, or la capitale compte environ 700.000 personnes âgées de 60 ans et plus et 64.000 ménages pauvres. La ville a entrepris une politique de billets gratuits pour les personnes de plus 60 ans et pour les personnes pauvres afin d'améliorer leur mobilité. Depuis octobre 2019, les personnes âgées sont donc encore plus nombreuses à prendre le bus grâce à ces mesures de gratuité.

- **Accessibilité piétonne du système bus**

Selon les chiffres du Département des Transport de Hà Nội, en 2019, le réseau de bus avec ses 123 lignes et 2.000 bus, dessert 100% des arrondissements et des districts, 100% des écoles, 86% des parcs industriels et 90% des zones urbaines. Le système de bus a besoin de voies réservées, pour les lignes BRT notamment, mais il a aussi besoin d'infrastructures propres pour la montée, la descente et l'attente des usagers, donc d'espaces pour les piétons. Or ces espaces manquent. Les pôles d'échange et les arrêts de bus ne sont pas confortables.

Seulement 385 sur les 3.000 arrêts de bus ont des abris, soit 11% (VOV Giao Thông, 2019). Dans les zones urbaines, l'installation d'abris bus est très difficile car les trottoirs sont étroits. Au centre-ville de Hà Nội, il n'y a que 365 abris pour 1.078 arrêts de bus. Selon la règle générale (circulaire n°18/2013 / TT-BGTVT 6 août 2013) : les trottoirs dont la largeur dépasse 5 mètres en centre ville doivent recevoir des abris bus, 2 mètres en péri-urbain et zone rurale. Cependant, très peu de rues du centre-ville ont une largeur de trottoir supérieure à 5 m pour installer des abris (selon le Centre

[19] Le salon de santé est un type de service pour apporter des soins au corps (dos, maux de tête, zen…) ou d'esthétique. Il s'est développé fortement au Việt Nam au cours des dernières années

de gestion et d'exploitation des transports urbains). D'autre part, il y a souvent des commerces qui privatisent les terrains.

En périphérie rurales, ces infrastructures pour les piétons ne sont pas développées. Un grand nombre de points d'arrêts n'ont pas de trottoirs, bas-côtés ou bords de routes stables. Les abris bus dans les zones péri-urbaines sont très rares. Dans nos entretiens auprès des usagers de bus en novembre 2019, certaines personnes nous ont dit que parfois, quand il fait trop chaud et qu'il y a des embouteillages, elles ne peuvent pas supporter d'attendre le bus et donc la moto taxi est la seule solution pour elles.

Pour installer les abris bus dans les arrondissements, la ville devrait faire appel aux investisseurs privés. En 2019, selon la Décision n° 6662 / QD-UBND, le Comité populaire de Hà Nội a approuvé la politique d'investissement dans la construction de 600 abris bus selon les normes techniques européennes et l'installation de panneaux publicitaires dans 12 districts urbains sous forme de partenariat public-privé (BOT). Selon cette décision, les investisseurs doivent financer l'intégralité de la construction, exploitation et entretien de tous les abris bus et panneaux publicitaires pendant 20 ans. Ils pourront tirer les bénéfices de la publicité sur les projets dans lesquels ils ont investi.

Les districts ruraux sont actuellement desservis par 71 lignes de bus qui représentent 57% de la longueur totale du réseau de bus de la ville. Sur 2.127 arrêts de bus en péri-urbain, seulement 23 ont des abris (soit 1%). Les autorités appellent aussi les investisseurs privés mais ils sont encore moins intéressés à investir dans abribus des zones rurales.

La distance moyenne entre deux arrêts de bus dans l'hyper-centre et le péri-centre est de 630 m, et 900 m dans les districts ruraux ; cela répond aux critères de la circulaire 63/2014 / TT-BGTVT[20] en 2014 du ministère des transports (DTH, 2019) : « La distance maximale entre deux arrêts de bus dans le centre-ville est de 700 mètres et 3.000 mètres en zone rurale ».

Selon le ministère des Transports de Hà Nội, en 2019, plus de 80% des résidents du centre-ville peuvent accéder à un arrêt de bus à une distance de moins de 500 mètres de chez eux. Dans les arrondissements, il y a encore des zones où les arrêts de bus ne sont pas installés en raison du réseau de voirie hérité des villages urbanisés. Dans le même temps, dans la zone péri-urbaine et les périphéries rurales, les personnes doivent souvent parcourir plus de 500 mètres pour atteindre une station de bus car les lignes de bus actuelles fonctionnent toujours sur les routes principales.

Les entretiens menés au pôle d'échange de bus de Long Biên nous apprennent que la plupart des habitants marchent encore beaucoup après être descendus du bus. Certaines personnes utilisent le taxi moto après le bus. Ce sont souvent des personnes venues en autocar d'une autre ville[21]. Dans le passé, le pôle d'échange de bus appelée Bến Nứa, situé à Long Biên fut la première gare de bus de Hà Nội pour se rendre dans les provinces. Bến Nứa est situé à environ 100 mètres du pont de Long Biên. La gare est aussi proche du centre historique de Hà Nội, à l'est, donc elle est très pratique pour les autocars qui vont vers les provinces de l'est et du nord-est. En 2009, cette gare est devenue le pôle d'échange des bus qui circulent intérieur de la province de Hà Nội.

[20] Circulaire n ° 63/2014 / TT-BGTVT du Ministère de transport : Règlement sur l'organisation et la gestion des activités de transport en voiture et les services d'appui au transport routier (*Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ*)

[21] Enquête avec des conducteurs de taxi moto technologie Grab (Grabbike) au Pôle d'échange de bus Long Biên 2019.

Dans les arrondissements de l'hyper-centre et du péri-centre, les arrêts de bus sont nombreux, la distance entre les deux arrêts toujours est inférieure à 700 m, et les habitants ont moins à marcher jusqu'à leur destination (Département de Transport de Hà Nội 2019). La plupart des usagers du bus que j'ai interrogés au pôle d'échanges de bus Long Biên pensent que l'infrastructure actuelle ne répond pas aux besoins :

- Certains arrêts sont trop à l'écart et obligent les piétons à marcher longtemps, l'approche des arrêts est difficile pour les passagers, les traversées de chaussé sont dangereuses.
- Dans d'autres arrêts l'aire disponible est trop petite, ce qui oblige de nombreux piétons à rester sur la chaussée en attendant le bus.
- Des arrêts très fréquentés n'ont pas d'abri, lorsqu'il pleut ou quand le soleil brille très fort, les passagers doivent chercher un lieu protégé par les auvents des petits commerces ou les balcons des maisons-tubes, pour attendre.
- Les informations disponibles aux arrêts de bus sur le service des bus, les lignes et les horaires sont incomplètes. Il manque surtout des informations réelles sur les horaires des bus circulant sur l'itinéraire. En 2020, il n'y a pas de carte qui montre à la fois les lignes de bus et les arrêts. Des applications sur téléphone (comme timbus.com de TRANSERCO) ne montrent que les arrêts de bus pour chaque ligne et n'informent pas sur l'heure exacte de bus, seulement sur la fréquence du bus.
- Le réseau de bus n'est pas actuellement accessible aux handicapés en fauteuil roulant, à cause de la trop grande hauteur des planchers des bus par rapport aux trottoirs. Depuis 2006, les personnes handicapées enregistrées à Hanoï bénéficient de billets gratuits pour toutes les lignes de bus, de la ville ou socialisées. Une ligne de bus, la 34 (Gia Lâm - Mỹ Đình) a été sélectionnée pour tester une politique d'accessibilité aux personnes handicapées. Mais après quelque temps de fonctionnement cette ligne s'est arrêtée (TRAMOC, 2007). Selon TRAMOC, les billets gratuits pour les handicapés ne peuvent donc bénéficier qu'aux personnes pouvant se déplacer sans fauteuils.

- **Développement imprévu du système de bus des KĐTM**

Des KĐTM situées loin du centre-ville ont mis en service des bus privés pour attirer les clients. C'est le cas des KĐTM Ecopark (9 lignes) et Gamuda – Yên Sở (9 lignes), notamment. La KĐTM Ecopark est la plus grande du Nord du Việt Nam (500 ha). Elle est située à 14 km du centre-ville. Le projet a été lancé en 2009 et il est prévu qu'il finisse en 2029. La KĐTM Ecopark attire un grand nombre d'habitants de classe moyenne en proposant un mode de vie appelé *Vert- Civilisé*. À la fin des années 2000, la pollution de l'air était devenue un problème chronique à Hà Nội. Face à ce constat, les projets de KĐTM appelées *Vert - Civilisé* ont commencé à apparaître davantage comme une nouvelle orientation de mode de vie. L'Ecopark est l'une des premières KĐTM avec le nom *Khu Đô thị Sinh thái Ecopark* (KĐTM écologique Ecopark), elle compte plus de 110 hectares d'espaces verts arborés et de lacs (sans compter la surface naturelle de l'eau).

Pour attirer les clients, la KĐTM Ecopark a mis en service 9 lignes de bus en 2019. L'investisseur améliore ainsi le service de la KĐTM pour vendre les logements. Les lignes de bus partent vers 9 arrondissements du centre-ville, la fréquence des bus dépend de l'arrondissement. Les bus circulant

vers l'arrondissement du centre historique Hoàn Kiếm sont plus fréquents (toutes les 15 minutes) que ceux vers les arrondissements péri-centraux comme Hà Đông (environ chaque heure). Ce qui correspond à la demande de la plupart des habitants. Les arrêts des bus de l'Ecopark sont installés à côté des arrêts de bus de la ville pour la connexion avec le réseau des bus publics.
Les usagers des bus de l'Ecopark que nous avons interrogés aux arrêts de bus devant l'Opéra de Hà Nội sont des travailleurs pour la plupart. Ils disent prendre le bus parce que c'est plus pratique et moins dangereux que la moto car, pour aller au centre-ville, il faut emprunter des autoroutes, et aussi parce que le bus est beaucoup moins cher que le taxi ou la voiture.

Ex : Madame H. 40 ans, architecte, habite à Ecopark, elle prend le bus (environ 60 minutes/aller) tous les jours pour aller au travail à la rue Phạm Hùng (ceinture 3). Elle dit que c'est fatiguant (car les habitants de Hà Nội n'ont pas l'habitude d'utiliser le bus pendant 60 minutes ou plus, pour aller au travail tous les jours[22]), mais qu'elle n'a pas de choix. Elle marche après être descendue du bus. Elle n'utilise jamais la moto pour aller au centre-ville depuis qu'elle habite à Ecopark.
Il y a une agence d'ingénieurs installée à Ecopark. Neuf personnes de 27 à 40 ans, qui y travaillent, habitent dans les arrondissements. Ils prennent le bus pour aller tous les jours à l'Ecopark. Ils sont fatigués par ces trajets mais ils ne veulent pas prendre la moto. Certaines personnes marchent pour aller aux arrêts de bus, certaines prennent d'autres bus publics pour aller à l'arrêt de bus d'Ecopark. Il faut marcher 500 à 700m pour aller aux arrêts de bus.

Pendant la semaine, la plupart des personnes prennent le bus pour aller travailler. Le weekend le bus est pris par des familles qui vont visiter le centre-ville, ou par des personnes du centre-ville venant à la KĐTM Ecopark, comme des grands parents allant voir les enfants et restant coucher. On peut donc voir le lundi beaucoup de personnes âgées prendre le bus pour rentrer chez elles. Après être descendues au centre de Hà Nội, elles prennent un taxi moto, bus, taxi ou terminent le trajet à pied. Pour les gens qui visitent le centre historique le weekend, la plupart marchent après être descendues du bus.
Ainsi, des personnes en âge de travailler et habitant dans les nouvelles zones urbaines KĐTM loin du centre ville, utilisent les bus des KĐTM, la voiture aussi mais peu la moto. Le système des bus publics de la ville est au contraire peu utilisé par les travailleurs. Le système de bus privé des KĐTM compense la faiblesse du système de transport public de Hà Nội.

[22] L'enquête menée par HAIDEP en 2005 montre le même résultat : le nombre de déplacements en véhicule personnel (motos, voitures, vélos) diminuait rapidement lorsque le temps de déplacement était supérieur à 40 minutes

b. Les piétons face au développement imprévu du système moto taxi-technologie *(xe ôm công nghệ)*

Au début des années 2010, le transport en moto taxi a bénéficié des nouvelles technologies informatiques pour gérer et répartir la demande. Ce syteme tire profit du temps libre des propriétaires de motos et résoud partiellement le problème du stationnement. Par contre, cela augmente le nombre de motos en circulation qui envahissent encore plus la voirie et gênent le développement de la marche et des transports en commun.

Le taxi moto s'est beaucoup développé à Hà Nội après l'application de la politique Đổi Mới des années 1990. Il y a deux raisons à cela : la réduction du service de bus et l'explosion de motos. Le métier de taxi moto n'est pas officiellement reconnu par l'État. Le chauffeur de taxi moto est comme le vendeur de rue et le chiffonnier qui collecte des déchets, un travailleur informel dans la ville.

L'enquête HAIDEP en 2005 n'a pas pu calculer le nombre exact de taxi motos à Hà Nội car les nombreux chauffeurs sont des migrants saisonniers qui gagnent ainsi un revenu supplémentaire. Mais on estime qu'il y a environ 50.000 à 100.000 taxi motos en 2005 (HAIDEP, 2007).

Hà Nội compte beaucoup de ruelles au centre ville. Elles sont l'héritage des villages intégrés dans la fabrique urbaine. Les bus ne peuvent pas y circuler et les habitants de ces ruelles doivent marcher beaucoup pour atteindre les stations de bus. Dans ces zones de ruelles, les motos taxis assurent un service complémentaire et transportent les passagers vers le système de transport public.

L'émergence des services « taxi moto technologie » (*xe ôm công nghệ)* : Grabtaxi et UberMOTO en 2014 et 2016 a donné aux Vietnamiens de nouvelles possibilités pour se déplacer. Avec des applications mobiles simples qui facilitent la réservation d'un taxi moto ou une voiture, les « taxis motos technologie » sont les options les plus économiques et les plus pratiques pour se déplacer. En effet, dorénavant n'importe quel endroit de la ville est accessible et la question du parking ne se pose plus. Par ailleurs, ces nouveaux modes de transport viennent directement concurrencer les traditionnelles motos taxis en raison de leurs prix extrêmement attractifs :

Ainsi, pour la même distance, le prix du taxi traditionel est deux fois plus élevé que celui du taxi moto technologie (Journal Công An Nhân Dân, 2017). Le prix du taxi Grab est 12.000 VND (soit 0,5 USD) pour les deux premiers kilomètres et 3.500 VND pour les kilomètres suivant, tandis que le prix du taximoto traditionnel est flou : il fallait négocier avec les conducteurs environ 50.000 VND par 3km (soit 2 USD) en 2017.

Selon une enquête de la société Grab en 2017, environ 20 % des habitants de Hà Nội utilisent les services de Grab. La société prévoit d'atteindre les 50 % en 2020. En 2018, la société Grab a créé 175 000 emplois dans le pays avec de bons revenus. Tous ceux qui possèdent une moto ou une voiture peuvent devenir *drivers* pour Grab. Le travail du taxi-technologie attire beaucoup d'étudiants, de chômeurs et de gens qui cherchent un travail d'appoint, à temps partiel, en ville. Selon Grab, ce système n'augmente pas le nombre de motos, il profite des motos disponibles et du temps libre des conducteurs. L'application Grab permettrait juste de rentabiliser le « temps mort » de la moto et du conducteur. La durée du travail de chauffeur n'est donc pas fixe dans la journée. Les conducteurs peuvent travailler quand ils sont libres : le soir, le midi, la nuit. Le nombre de

participants est donc très élevé. Les conducteurs n'ont pas de salaire fixe, le compagnie Grab recueille 20% de l'argent payé pour le voyage. Les autorités n'étaient pas préparées à cette innovation et n'ont pas pu gérer le changement brutal qui en a résulté dans les services de transports urbains. Le taxi-technologie a mis les compagnies de taxi traditionnelles dans la situation la plus difficile de leur histoire. Depuis 2018, le nombre de societés de taxi-technologie explose et des compagnies de taxi traditionnelles se transforment pour devenir des sociétés de taxi-technologie. Les conducteurs de motos traditionels essaient de participer aux réseaux taxi-moto-technologie, qui ont remplacé les réseaux traditionnels autour des gares ou stations de bus.

Pour utiliser les taxis ou motos taxis traditionnels en effet, il faut marcher jusqu'au lieu de stationnement des motos-taxis ou des taxis. Les habitants n'ont pas besoin de se déplacer pour utiliser la moto taxi Grab.

En octobre 2018, un service de livraison à moto a émergé pour la nourriture (des plats cuisinés par des restaurants) qui donne aux habitants un nouveau choix pour ne pas se déplacer à pied vers les restaurants à midi. Les commandes sont principalement effectuées en ville. L'apparition du système de taxi-technologie a donc bouleversé le système de transport de Hà Nội dans le réseau des voirie étroites, hérité des villages..

3.2.2. Les enjeux de l'application des politiques de piétonnisation de la ville

a. Espace public piétons de Hà Nội – mise à l'épreuve de la réalité

- **Le quartier piétonnier Hoàn Kiếm – un espace public animé**

Depuis le 1er septembre 2016, le Comité populaire de Hà Nội a approuvé un plan de piétonnisation des rues dans l'arrondissement de Hoàn Kiếm et ses environs le weekend, de 19 h à 24 h Vendredi et toute la journée, Samedi et Dimanche. Un an plus tard, l'espace piétonnier a été augmenté de la rue Cầu Gỗ (le partie de Lương Văn Can à Đinh Liệt). Cette extension relie le marché de nuit Hàng Đào-Đồng Xuân et la zone piétonne Hoàn Kiếm le soir. En 2004, Hà Nội a organisé un marché nocturne dans le quartier des « 36 rues » avec une rue piétonne de Hàng Đào au marché Đồng Xuân. Ce marché a lieu les soirs de week-end de 19 heures à 24 heures, Vendredi, Samedi et Dimanche. Il s'y vend des produits d'artisanat, quelques spécialités de Hà Nội pour les touristes. Dans l'histoire de la ville, la rue Hàng Đào était très animée par les activités commerçantes de la capitale Thăng Long.

En 2014, l'espace piétonnier du marché nocturne s'est élargi à six rues adjacentes dans les zones de conservation numéro 1 du quartier des « 36 rues » de Hà Nội. Elle compte Hàng Buồm, Hàng Giầy, Lương Ngoc Quyến, Mã Mây, Đào Duy Từ et Tạ Hiện (voir la carte 3-10).

La piétonnisation du quartier piéton Hoàn Kiếm a été testée pendant 3 ans (de septembre 2016 à décembre 2019) le week-end et les jours des fêtes. Elle a profité à l'arrondissement de Hoàn Kiếm et à la ville de Hà Nội en termes de tourisme, d'économie et de création d'espace public pour les

habitants. Depuis janvier 2020, les autorites du district Hoàn Kiếm ont décidé de rendre définitivement piéton le quartier Hoàn Kiếm le week-end.

Les rues piétonnes Hoàn Kiếm sont très fréquentées grâce à l'attraction du centre historique. Ces rues relient le vieux quartier des 36 rues avec le quartier français. Elles connectent beaucoup de bâtiments historiques de la ville comme l'opéra ou la rue Tràng Tiền. Des activités culturelles, des événements sont souvent organisés pour attirer les habitants : performances musicales, expositions, etc. Au cours des trois dernières années, 410 grands événements culturels ont été organisés. Ce n'est pas seulement le lieu des grands événements culturels de Hà Nội. On y organise également des manifestations culturelles, artistiques et promotionnelles pour les vingt provinces et des villes à travers tout le pays comme à l'Espace culturel du peuple Mông-Ha Giang à Hà Nội ; Quang Binh au cœur de Hà Nội ; pendant le Festival du patrimoine et du tourisme de Quang Nam; activités d'introduction et de promotion de la culture des provinces de Dien Bien, Tay Ninh et Lang Son ... et de nombreuses activités d'échanges culturels internationaux comme : le Festival de fleur de Cerisier du Japon, Journée de l'amitié Việt Nam - Corée, Festival des enfants ASEAN, le programme "European Village", activités de promotion de la culture touristique de Thaïlande, Singapour, etc. (Nhandan,2019).

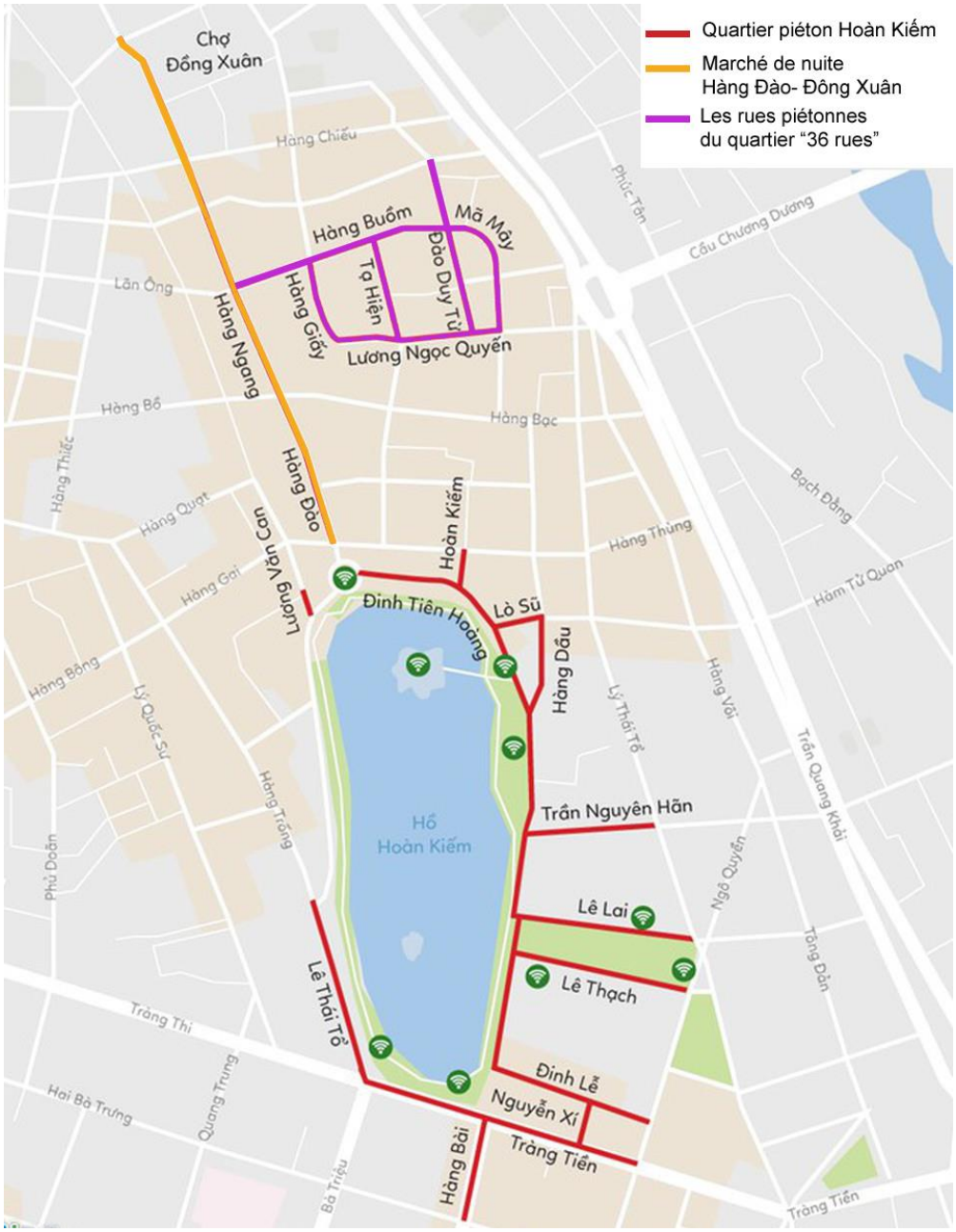
Il y a des services pour accueillir les enfants : stands de peinture sur statue, jeux (petites voitures à conduire pour les enfants). Les étudiants profitent de cet espace pour organiser des activités comme danser, chanter…

Selon le Comité populaire du district de Hoàn Kiếm, en 2019, le quartier piéton Hoàn Kiếm a développé le commerce, le tourisme, l'économie du quartier en particulier et de Hà Nội en général. Le nombre de commerces tournés vers les services touristiques est de 594 établissements. Actuellement, le district compte 176 agences de voyages, 585 hôtels et établissements d'hébergement avec 12 404 chambres. Depuis lors, les revenus de l'arrondissement de Hoàn Kiếm sont supérieurs à ceux de l'année précédente : 5.387 milliards de VND en 2016, 9.749 milliards de VND, estimé en 2019.

Dans la journée, le nombre de visiteurs qui viennent s'y promener ou participer à des activités est d'environ 3.000 à 5.000. Il monte à environ 15.000 ou 20.000 personnes dans la soirée et, quand il y a des événements, on peut compte plus de 30.000 personnes[23]. Les touristes nationaux et étrangers viennent dans le quartier piétonnier de Hoàn Kiếm, très fréquenté.

Le nombre de touristes internationaux séjournant dans le district de Hoàn Kiếm a également augmenté rapidement - si en 2016 il était supérieur à 1,36 million, le nombre de visiteurs en 2018 aurait atteint plus de 2,18 millions (Journal Người Lao Động, 2019).

[23] Bureau de gestion de l'espace piétonnier du quartier Hoàn Kiếm



Carte 3-10 : Les quartiers piétonniers du centre historique de Hà Nội (source :Zing.vn, collecte : Nguyễn Mai Huệ, 2020)



Carte 3-11 : Quartier piétonnier Hoàn Kiếm et aménagement des points de parking (source : Département des transports de Hà Nội, 2016)

- **La rue piétonne Trịnh Công Sơn – un espace public abandonné**

Inspiré par la réussite du quartier piéton Hòan Kiếm, un deuxième quartier piétonnier, la promenade de Trịnh Công Sơn dans l'arrondissement de Tây Hồ, a été créé en mai 2018 pour donner de nouveaux espaces publics aux habitants et aux touristes. La piétonnisation commence de 17 heures jusqu'à 23 heures le vendredi soir, toutes la journée de 6 heures à 23 heures les samedis et dimanches. Cependant, après quelque semaines de mise en service, cette rue piétonne, qui fait 900m de long, est généralement presque vide, essentiellement fréquentée par des gens du quartier.

Selon le Comité populaire de l'arrondissement de Tây Hồ, dans le premier temps de mise en service, le nombre de visiteurs y était d'environ 60 000 par mois. Mais un an après, il n'y en avait plus que la moitié. La plupart des activités dans la rue piétonne Trịnh Công Sơn sont *socialisées,* cela signifie que les investisseurs doivent payer pour y organiser des activités. Selon la plupart des visiteurs, les produits des magasins d'alimentation n'y sont pas différents de ceux qu'on trouve dans les zones alentour. Parfois, on peut voir des véhicules circuler dans cette rue piétonne. Pourtant, au centre de la rue piétonne de Trịnh Công Sơn, il y a un espace artistique en extérieur de 2000 m^2 pour des performances musicales, deux lacs de lotus pour des marionnettes sur l'eau. C'est un lieu où sont présentées de nombreuses formes d'art traditionnelles comme le *quan họ*, les chansons folkloriques, etc.

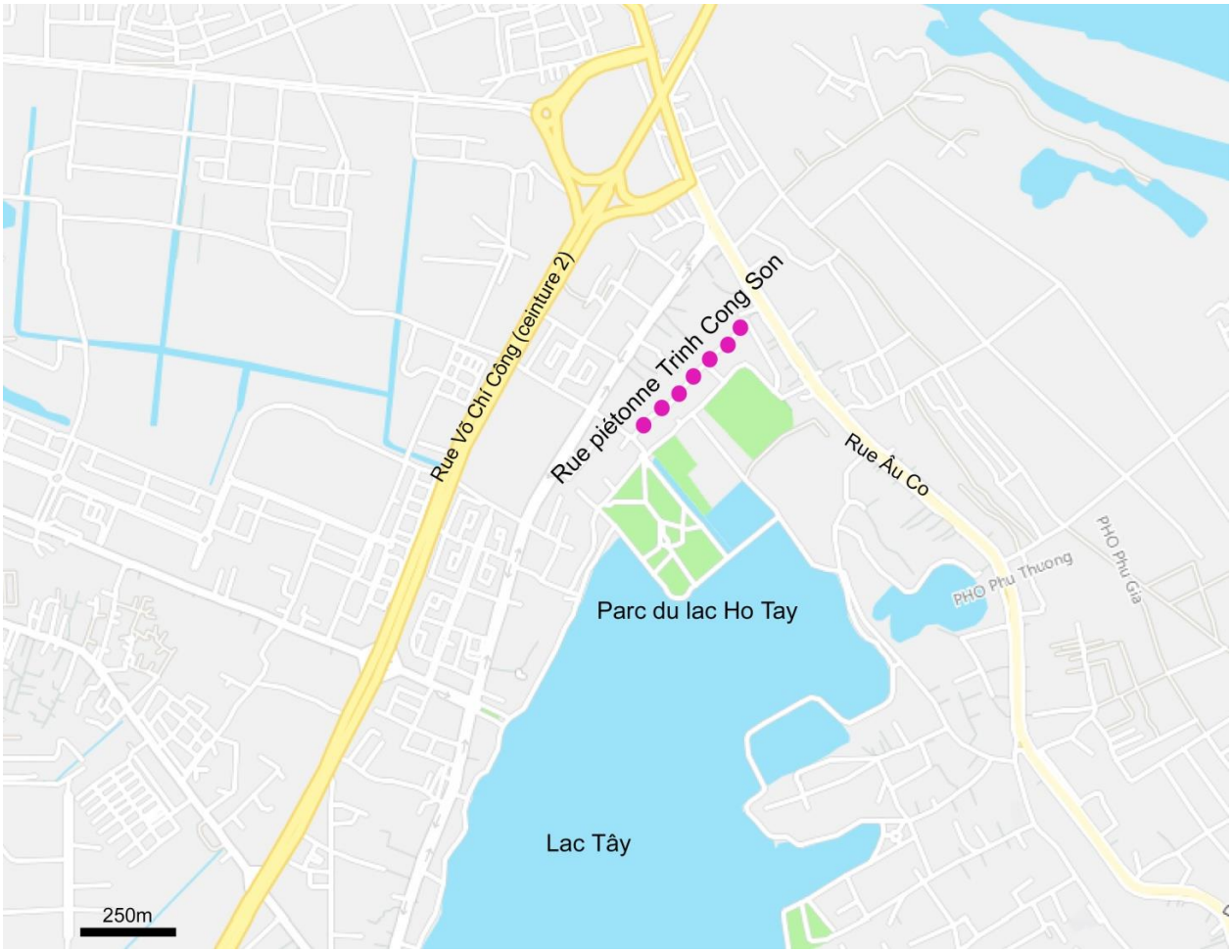


Illustration 3-2 : Performance musicale sans public dans la rue piétonne Trịnh Công Sơn un an après la mise en service (photo : journal Lao Động, 2019)

Au début, on comptait plus de 30 marchands ambulants de nourriture (thé de lotus, riz gluant de Phú Thượng, et autres produits allimentaires traditionnels du village de métier à proximité du quartier). Après quelque mois, il n'y avait plus que deux ou trois stands d'escargots bouillis.

Mme T.H (commune de Phú Thượng) qui vend les plats de son village Phú Thượng dans la rue Trịnh Công Sơn nous raconte « Après 2-3 mois, les commerçants ne peuvent vendre que le soir car la journée il fait très chaud, et la rue est vide. Maintenant, les vendeurs ont quitté les stands ici et cherchent d'autres lieux pour vendre ».

L'absence de piétons dans ce quartier soulève des questions pour la ville sur le choix des lieux à piétonniser. Contrairement au quartier Hoàn Kiếm, qui est un quartier touristique du centre historique, la rue Trịnh Công Sơn est située dans la zone de plus faible densité des arrondissements urbains. De nombreux étrangers choisissent d'habiter ce quartier parce qu'il est plein d'espaces verts et aquatiques, et n'est pas trop bruyant comme au centre ville. Cet endroit a déjà beaucoup d'espaces de promenade.



Carte 3-12 : Rue piétonne Trịnh Công Sơn mise en service en mai 2018 (réalisation : Nguyễn Mai Huệ)

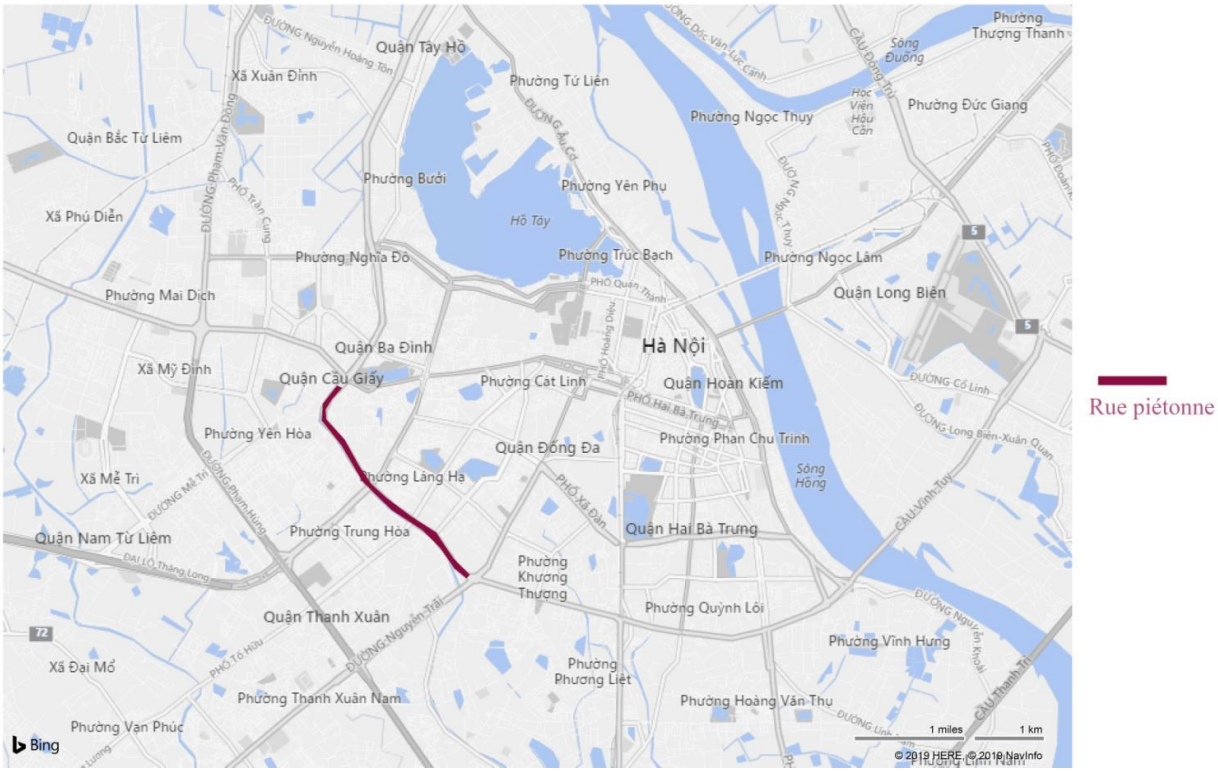
- **L'allée (lane) piétonne Láng – entre la voie piétonne et l'espace public**

La nouvelle allée (*lane* en anglais) piétonne de 4 km est située au bord de la rivière Tô Lịch. C'est une partie de la rue Láng. Elle est réservée exclusivement aux piétons et aux bicyclettes. Ce projet vise à faire une allée pour les piétons et les bicyclette parce qu'avant, la route étaient principalement réservée aux voitures et aux motos. Après cela, la ville de Hà Nội a décidé de supprimer le trottoir près de la rive du fleuve pour installer une voie piétonne d'une largeur de 4 mètres. L'objectif de cette voie n'est pas comme dans le quartier piétonnier Hoàn Kiếm de créer un espace public, mais de servir à la circulation des piétons et cyclistes qui veulent prendre la rue Láng (de Cầu Giấy à Ngã Tư Sở). Cette voie a été mise en service depuis mars 2019 dans le but de réduire les embouteillages et créer une nouvelle image pour la ville. Les autorites ont créé cette voie pour les piétons et la cyclistes dans la ceinture 2, mais les riverains attendaient que cette bande de terrain devienne un espace public pour eux. En outre, aux heures de pointe, les motos profitent de la voie pour circuler plus vite. Pour éviter cet abus, les autorités ont décidé d'installer des barrières à chaque bout de la voie. Les autorités ont installé des rangées d'arbres pour séparer la partie de la voirie réservée aux piétons et aux cyclistes, du reste où circulent les autres véhicules.



Illustration 3-3 : Voie piétonne et cyclable Láng (Photo : Ngoc Thanh Vnexpress, 2019)

Après un an d'utilisation, contrairement aux attentes des autorités, cette voie est très peu fréquentée par les piétons car la rivière Tô Lịch est très polluée, surtout quand il fait chaud.



Carte 3-13 : La voie piétonne Láng mise en service mars 2019 (réalisation : Nguyễn Mai Huệ)

L’odeur de la rivière incommode directement les piétons (voir chapitre 2). Lors de nos entretiens avec des piétons sur place, tous ont répondu qu'ils étaient venus ici parce qu’ils devaient traverser ce quartier et tous trouvaient que la rivière Tô Lịch est trop polluée. À l’heure où les gens pratiquent une marche hygiénique, le soir ou le matin selon nos observations, la rue est très peu fréquentée par rapport aux autres espaces publics de la ville. Elle n’est pas associée à la santé.

- **L’espace piétonnier Thái Hà – de l’espace pollué à l’espace public**

Les petits projets qui créent des espaces verts dans une zone qui manque d'espaces publics, attirent toujours l'attention publique. Typiquement, le projet de rénovation du canal Thái Hà a crée une promenade et un espace de repos dans la rue Thái Hà. Cet espace est situé dans le district de Đống Đa où la densité de population est la plus élevée de la ville (40.331 hab/km^2 en 2017).



Illustration 3-4 : L’espace piétonnier Thái Hà (source : journal Lao Đông, 2020)

L’allée (lane) piétonne d’une longeur de 400 m est mise en service depuis le début de l’année 2020. Elle s'étend de l'intersection de Thái Hà - Yen Lang jusqu'au Centre national du cinéma. Auparavant, cet espace était un canal très pollué au bord de la rue Thái Hà. En mai 2013, les autorites ont décidé de draîner ce canal, devenu un égout, pour en faire un lieu de parking et améliorer l'environnement de la ville. En 2016, le projet terminé, la rue est redevenue propre avec de nouveaux magasins et restaurants, mais ce projet de parking a rencontré beaucoup d’opposition des riverains. L’endroit n’est pas devenu un parking mais servait de décharge pour des déchets et

des matériaux de construction. À la fin de 2019, les autorités de l'arrondissement de Dong Da ont amélioré le paysage en le transformant en espace pour les piétons et les cyclistes. Les deux côtés de l'allée sont plantés de grands arbres et d'arbustes à fleurs : une bande végétale de plus de 1m de large sépare la rue Thái Hà pour éviter les bruits et les poussières.
Depuis sa mise en service, cet espace apporte aux habitants des alentours un jardin fleuri ou petit parc. Il est très fréquenté pendant la journée. Selon les journaux, la plupart des habitants sont très contents d'avoir un nouvel espace de promenade. Dans un quartier où il y a très peu d'espaces publics et d'espaces verts, cet espace est très précieux (voir illustration 3-4).

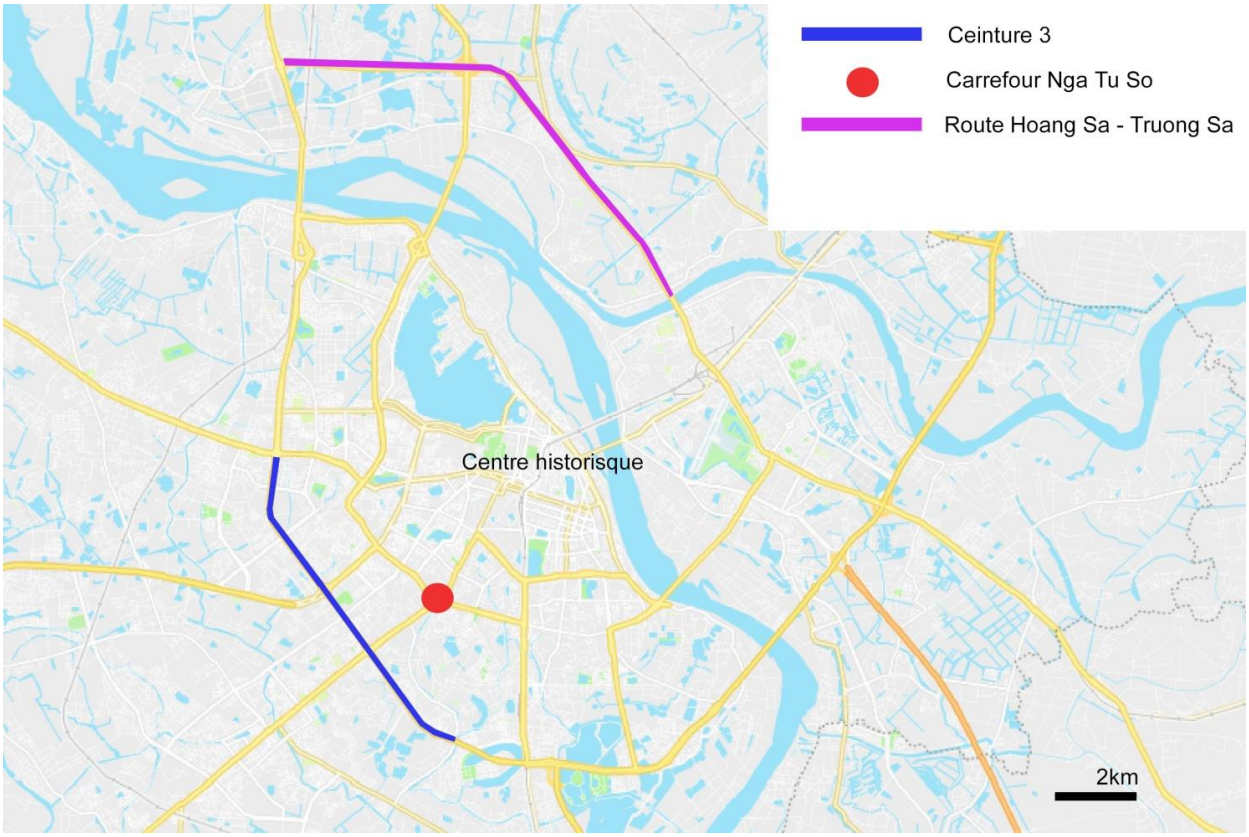
b. Passage piéton et espace public commercial

Des infrastructures piétonnes, passerelles et passages souterrains piétons, ont été réalisées. Nous examinons ce qui leur est arrivé en passant du plan à la réalité

- **Passages souterrains – de l'espace abandonné à l'espace public**

Au cours des années 1990 et au début des années 2000, de grands embouteillages se produisaient fréquemment à Ngã Tư Sở - la porte d'entrée de la capitale où la deuxième ceinture croise la route principale qui va vers l'arrondissement de Hà Dong à l'Ouest de Hà Nội. Le viaduc Ngã Tư Sở a été construit pour réduire la congestion du trafic dans cette zone. L'ensemble de l'aménagement contient aussi un passage souterrain piéton, des systèmes d'éclairage, des feux de circulation, l'approvisionnement en eau et le draînage, des espaces verts, 4 blocs de toilettes aux portes du passage souterrain. Il est situé au carrefour Ngã Tư Sở et couvre une superficie de 7,8 ha.
Ce passage souterrain piéton a été mis en service officiellement en juillet 2007. Il a une longueur de 500 m, avec 12 sorties en coins de rues. À cette époque, la ville ne compte que deux ouvrages exclusivement destinés aux piétons. Le deuxième ouvrage est la passerelle qui traverse la route nationale Giải Phóng – la route connecte Hà Nội avec les villes du Sud.
Dans les premières années d'utilisation, cet endroit était très vide car il était considéré comme dangereux et présenté comme un lieu de trafic de drogue fréquenté par des voleurs et où des gens vont jeter des déchets (Dantri, 2008). Il était alors beaucoup critiqué dans les media. Pour améliorer la sécurité, l'ensemble du passage souterrain a été équipé de caméras de surveillance et il y a un gardien 24 heures sur 24 à chaque porte. Cela a rendu les piétons plus sereins (Journal de Construction, 2008). À cette periode, la zone était loin du centre ville. Après plus de 10 ans d'utilisation, le passage souterrain est devenu un espace commun pour les habitants de ce quartier. Les gens fréquentent cet endroit comme un lieu d'exercice pour la marche « santé », le vélo... Pour les habitants des alentours, le passage souterrain est comme un parc avec des activités de jeu pour les enfants et les étudiants, des équipements pour faire de l'exercice physique, des vendeurs ... Pendant les plus chaudes journées de l'été, les gens vont dans le passage souterrain pour éviter la chaleur et se protéger du soleil. Les conducteurs de taxi moto et les vendeurs profitent de ces lieux pour se reposer le midi.

Comme la voie piétonne Láng, mentionnée ci-dessus, les infrastructures piétonnes[24] (*hạ tầng cho người đi bộ*) ont tendance à devenir des espaces publics pour les habitants des alentours car il y a peu d'espaces publics dans la ville (voir chapitre 2).



Carte 3-14 : Les lieux d'installation des passages souterrains étudiés (réalisation Nguyễn Mai Huệ)

La construction d'une partie de la ceinture 3 : les rues Nguyen Xien, Khuất Duy Tiến et Phạm Hùng, a commencé en 2001. Le projet a inclus la construction de 17 passages souterrains piétons qui traversent la route la plus dangereuse de la ville. Dans les premières années d'utilisation, ceux-ci étaient peu fréquentés car le soir, ils étaient devenus un lieu de rassemblement des toxicomanes (Nguyen Xien, Khuất Duy Tiến et Phạm Hùng). Les piétons qui craignent que le passage souterrain ne soit pas sécurisé, se regroupent pour traverser la route.

Selon une enquête du journal Nhân dân en 2013, 11 passages souterrains sur les 17 sont utilisés quand le trafic des piétons et des voitures est très fort mais la plupart des passages souterrains ne sont pas accueillants (Nhân Dân, 2013).

Selon notre observation, les passages souterrains devant la porte de la gare routière de Mỹ Đình et le carrefour du boulevard Thăng Long avec Khuất Duy Tiến, devant le supermarché Big C sont deux passages où circulent bien les piétons. Ils sont situés à deux endroits où le besoin de traverser la route est grand. Les personnes que nous avons interrogées ici, ont dit utiliser ces passages souterrains quand il y a beaucoup de passage car elles se sentent plus en sécurité.

[24] *Infrastructure piétonne* (hạ tầng cho người đi bộ) est le mot qui est utilisé souvent sur les journaux pour définir les constructions destinées à la circulation exclusive des piétons comme les passerelles piétonnes, les passages souterrains.

Le passage souterrain devant la porte de la gare routière de Mỹ Đình est bien accepté par les piétons car la route Pham Hùng devant la gare routière Mỹ Đình est actuellement un point noir des embouteillages. C'est une zone très dense avec beaucoup d'immeubles de grande hauteur. Le nombre de personnes qui affluent vers la gare routière provoque une congestion dans le quartier Phạm Hùng, dont les journaux ont beaucoup parlé au cours des premières années de 2010. La gare routière de Mỹ Đình, mise en service en 2004, pouvait accueillir 6 000 passagers par jour (VNexpress, 2004). Les lignes de bus passent de la gare de Kim Mã à la gare de Mỹ Dinh, qui dessert les autres provinces. La gare routière de Kim Mã devient une gare de bus qui circulent intérieur de Hà Nội. En 2013-2014, la gare routière de Mỹ Đình a été agrandie, à une superficie 3,2 hectares pour pouvoir desservir 50 000 passagers par jour (Baoxaydung, 2014). Devant la gare, il y a plein de taxis, d'autocars privés, d'autobus privés qui roulent très lentement pour chercher les clients. Cela cause des embouteillages. Par conséquent, le passage souterrain devant cette gare est utilisé efficacement par les piétons pour traverser la route.

De nombreux passages souterrains sous les routes de Trường Sa et Hoang Sa (Hà Nội) ont été fermés car peu de gens y passent (Hà Nộimoi, 2019). La route Hoang Sa - Truong Sa (également une partie de la route nationale 5) a été construite en 2005 et finie fin 2015, avec une longeur 12 km. Cette route est considérée comme la plus moderne reliant Hà Nội aux autres provinces et aux villes de Vinh Phuc, Phu Tho, Hai Phong.

Ces deux routes comptent dix passages souterrains piétons réservés aux piétons et cyclistes. En particulier, cinq passages souterrains sous la routes Hoang Sa, cinq passages sous la route Trường Sa. Selon une enquête 7/2019 du journal Hà Nộimoi, quatre passages souterrains sur cinq sont fermés sous la rue Truong Sa, et les passages sous la route Hoàng Sa sont ouverts toute la journée, mais très peu de gens les utilisent.

La raison de cette situation est que les routes se trouvent dans le district rural Đông Anh, donc au milieu de zones qui ne sont pas encore urbanisées. Il n'y a pas encore beaucoup d'infrastructures résidentielles, commerciales et des services, donc encore peu de besoin de traverser la route à pied.

- **Passerelle piétons – l'espace public**

En 2007, cinq emplacements sont proposés pour la construction de passerelles piétons : rue Nguyễn Chí Thanh (devant l'Université de Droit), rue Cầu Giấy (devant l'Université de transport), rue Giai Phong (devant la porte de l'hôpital Bach Mai), rue Đại Cồ Việt (devant l'université Bách Khoa) et rue Nguyễn Văn Cừ.

En 2009, quatre passerelles piétonnes ont été construites, Hà Nội a proposé de construire encore 18 passerelles pour les piétons dans les rues qui sont souvent embouteillées et sont dangereuses à traverser : Giảng Võ, Nguyễn Chí Thanh, Thái Hà, Nguyễn Trãi, Hoàng Quốc Việt, Giải Phóng… À cette période, ces rues sont des axes de transports rapides qui connectent les arrondissements avec la périphérie et forment la ceinture de la ville. Le projet d'amélioration de la sécurité routière a été soutenu par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA).

En 2019, la ville compte 46 passerelles. Bien que ces infrastructures soient conçues pour aider les piétons dans les endroits dangereux, elles sont rarement utilisées. Autour de nombreuses universités et collèges, les gens n'utilisent pas les passerelles et choisissent souvent de traverser au

niveau de la chaussée. Les journaux en ont beaucoup parlé. Par conséquent, en 2016, le gouvernement a publié le décret 46/2016 / ND-CP[25] Dispositions relatives à la sanction des infractions au trafic routier et ferroviaire. Selon les dispositions de l'article 9, les piétons traversant la bande médiane, ou traversant la route à un endroit qui ne garantit pas la sécurité, doivent payer une amende de 60.000 à 80.000 VND.

Lorsque les premières passerelles piétonnes ont été mises en service, l'opinion publique a commenté leur utilisation qui ne suivait pas le fonctionnement prévu. La plus commentée est la passerelle Giải Phóng - Lê Thanh Nghị (à travers la rue Giải Phóng pour se connecter de la porte de l'hôpital Bach Mai à la rue Lê Thanh Nghi) mise en service en octobre 2007. Il s'agit de la première passerelle piétonnière de la capitale de Hà Nội, d'une longueur de 92 m, une piste couverte de 2,5 m de large. Cependant, une partie de cette passerelle piétonne a rapidement été occupée par les commerces et les vendeurs ambulants (voir illustration 3-5). Même sur la passerelle piétonne, de nombreux commerces spontanés vendant du thé glacé (trà đá), ou des pancakes à la banane (bánh chuối) ont installé des tables et des chaises (Hà Nộimoi, 2019).



Illustration 3-5 : Passerelle piétonne Giải Phóng à midi (photo : Minh Son, journal Hà Nộimoi, 2019)

La passerelle piétonne située dans la zone de l'Académie populaire de Sécurité (quartier Văn Quán, district Hà Đông) est l'une des cinq passerelles piétonnes construites et mises en service en 2015. Cette passerelle a été proposée par l'Académie pour assurer la sécurité des personnes et des véhicules. Chaque jour, près de 2000 étudiants de l'Académie traversent la rue au milieu d'une

[25] Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt

circulation très encombrée. Les accidents de traversée sont nombreux. Après sa mise en service, cette passerelle piétonne a été bien accueillie par les piétons. Quelques années plus tard, la passerelle piétonne est occupée comme le sont les trottoirs. À partir de 20 heures, les restaurants y installent des tables et des chaises, et servent de la bière pour attirer les étudiants (voir illustration 3-6). Les piétons nous disent qu'ils se sentent plus rassurés quand ils passent ici le soir car il y a beaucoup de fréquentation.



Illustration 3-6 : L'espace public de la passerelle de l'Académie populaire de Sécurité (photo : Quý Nguyễn, 2019)

D'autres passerelles piétonnes situées devant l'Université de Commerce, rue Trần Đại Nghĩa deviennent progressivement des lieux pour boire du thé citron (trà chanh) le soir. Nous pouvons voir que, à l'exception du passage piéton Ngã Tư Sở qui est devenu un espace public fréquenté, les piétons évitent les passages souterrains. Les passerelles piétonnes, quant à elles, sont utilisées par les commerces et les vendeurs ambulants comme les autres espaces publics piétons de la ville. Par conséquent, il y a de nombreux accidents à Hà Nội car les piétons traversent les rues à des endroits non protégés : 80 morts en 2013, 92 morts en 2014, 102 morts en 2015 (selon le chiffre de la *National Traffic Safety Committee*, 2016).

c. La culture et l'économie politique urbaine Hà Nội face aux politiques de piétonnisation la ville

- **La culture et l'économie politique urbaine vietnamienne face aux injonctions environnementales internationales**

L'activité économique sur les trottoirs fait vivre une part importante de la population. L'économie des trottoirs fait partie du secteur économique informel, et se développpe spontanément en connexion avec les caractéristiques des modes de vie et l'organisation du commerce. La vente de rue et les commerces existent depuis longtemps dans l'histoire de la ville de Hà Nội . Bien qu'informel, il répond aux besoins réels et quotidiens des citadins, c'est-à-dire de la demande de services de marchandises bon marché, pratiques et rapides.

Rythmes urbains et appropriations de la ruelle 246 Xô Viêt Nghệ Tĩnh (district de Bình Thạnh) à l'échelle d'une journée

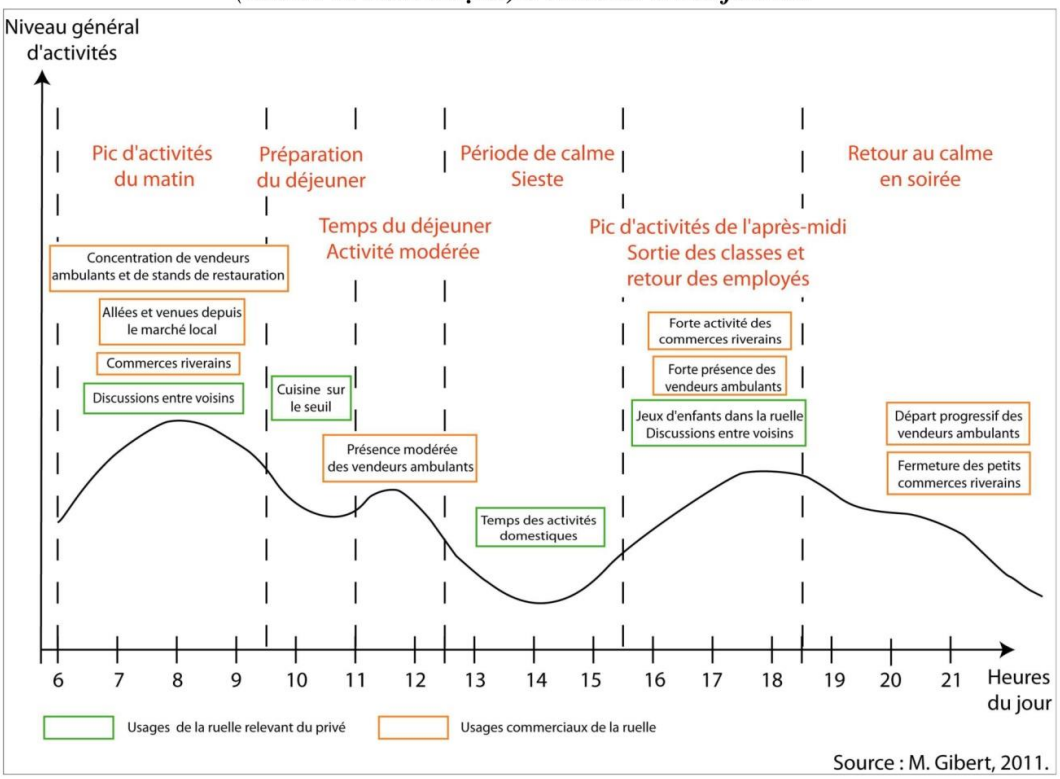


Illustration 3-7 : Rythmes urbains et appropriations de la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh (district de Bình Thạnh, HCMV) à l'échelle d'une journée (source et réalisation : Gibert 2011)

Contrairement aux habitudes rurales, et aussi à celles des occidentaux, de nombreux citadins de Hà Nội, surtout ceux qui y qui vivent depuis longtemps, ont l'habitude de prendre leur petit-déjeuner dans les rues. Cette habitude s'insère chaque jours dans un horaire commun qui rythme l'espace urbain de Hà Nội. On peut se référer au schéma du rythme urbain de Gibert (2011) ci-

dessus (illustration 3-7), qui montre le mélange d'activités privées domestiques et commerciales variant selon les heures.

Selon nos observations dans plusieur quartiers de Hà Nội, l'horaire est le suivant : de 5 à 6 heures du matin, les gens font de l'exercice pour leur santé comme marcher ou courir, puis de 6 à 8 heures, c'est l'heure où les vendeurs ambulants exposent leurs marchandises dans les rues : des produits alimentaires légumes, viande, tofu, etc. ou des plats pour déjeuner : riz gluant, gateaux, nouilles… Les gens profitent du temps avant le travail pour faire des courses. On voit souvent des gens faire des exercices pour la santé, et après profiter du trajet pour acheter des produits alimentaires ou pour déjeuner. Vers 9 à 10 heures, l'équipe de maintien l'ordre du quartier fait son travail. Les magasins et les vendeurs ambulants rangent leurs affaires, mais on peut encore fréquemment assister à des scènes répétées chaque jour de gens qui prennent un bol de vermicelle en courant dans un coin pour éviter le policier de l'ordre urbain du quartier.

Vers 16 heures, c'est l'heure de récupérer les enfants à l'école et de rentrer du bureau. Les vendeurs et les commerces reprennent leur travail à un lieu fixe du quartier. Les parents profitent du trajet de retour à la maison pour faire des courses. Des grand parents ayant récupéré leurs petits enfants à l'école profitent aussi du trajet pour faire des courses. Dans les KĐTM qui manquent souvent d'installations de services commerciaux (voir 4.1), ce type de marché spontané se développe de jour en jour. Par exemple : pendant 2 ans de 2018 à 2020 selon nos observations, les vendeurs dans le marche spontané Ngõ Dâu ont été de plus en plus nombreux. Ils ont créé un marché régulier le matin, le midi et le soir. La demande de nourriture augmente également dans les villages urbanisés où il y a beaucoup de migrants. On voit souvent les coins des ruelles se transformer en petits marchés avec des vendeurs ambulants. Le terme « économie de trottoir » (*kinh tế vỉa hè*) est utilisé souvent dans les journaux de l'État. C'est un concept utilisé pour désigner les activités commerciales des personnes dont le trottoir est un espace de vie et d'activité. Ces personnes peuvent être classées en deux groupes :

- **Groupe fixe** : les petits commerces sont situés dans une maison (souvent une maison-tube) avec une façade adjacente à la rue. Ils utilisent les trottoirs comme espace tampon pour accueillir les clients, agrandir leur espace commercial ou offrir des places de stationnement (illustration 3-8). On notera également que les individus appartenant au groupe fixe sont tenus de s'enregistrer auprès des autorités, ce qui n'est pas le cas pour les vendeurs ambulants. Habituellement, le petit commerce opère sous la forme de *hộ kinh doanh cá thể* (entreprises familiales)[26]

[26] Service Economique de Hanoi, 2019 « *Le concept d'entreprise domestique/familiale est assez spécifique au système statistique national du Vietnam. Il s'agit d'une entreprise appartenant à un individu ou à un ménage qui n'est pas enregistrée en vertu de la loi sur les entreprises, et dont l'activité principale est non agricole. Elle ne peut employer que dix employés au maximum, car toute entreprise familiale qui emploie régulièrement plus de dix employés doit enregistrer cette activité en tant qu'entreprise. Ces entreprises familiales (« household businesses » en anglais) sont généralement de petite taille, et ne comptent parfois qu'un seul employé, le propriétaire. C'est le ministère du Plan et de l'Investissement (MPI) qui est chargé de fixer les règles de fonctionnement de ces entreprises familiales. Les directions provinciales du MPI sont chargées de l'enregistrement, qui est mené en pratique par les autorités des districts. En vertu de la loi (décret No.78/2015/ND-CP sur l'enregistrement des entreprises), les propriétaires d'entreprise familiale doivent enregistrer leur entreprise auprès du Comité Populaire du district et déclarer leurs codes fiscaux. Les vendeurs de rue et autres entreprises à faible revenu sont exemptés de l'enregistrement. Le seuil qui*



Illustration 3-8 : Les commerces privatisent les trottoirs d'une rue du centre historique (photo : Phú Quang, Vietnamplus, 2018)

- **Groupe mobile** (secteur informel) : les vendeurs ambulants de légumes ou de fruits, les vendeurs de billets de loterie, etc. En 2016, environ 40 % de la nourriture est achetée à des vendeurs ambulants[27]. Nos entretiens de 2018 montrent que trois quarts des habitants contactés, de toutes les classes dans les quartiers Mỗ Lao et Trung Hòa achètent des produits à des vendeurs ambulants. Le décret n° 78/2015 / ND-CP[28] de 2015, a indiqué que les vendeurs ambulants, cireurs de chaussures, vendeurs de billets de loterie, coiffeurs, etc. ne sont pas tenus de s'enregistrer auprès des autorités. Ils n'ont pas de lieu fixe pour pratiquer leur travail. Ils marchent ou circulent lentement dans les rues pour trouver des clients. De temps en temps, ces vendeurs se regroupent dans un lieu fixe et créent un marché spontané et durable. D'après notre observation à la KĐTM Mỗ Lao, en 2018 il y avait seulement quelques vendeurs dans la rue Ngõ Dâu, mais après deux ans en 2020, cette rue est devenue un marché spontané avec des douzaines de vendeurs, très fréquenté le matin, midi et le soir à partir de 16 heures (voir illustration 3-9)

définit le faible revenu est défini au niveau provincial par le Comité Populaire. Cependant on estime que 78% des entreprises du secteur informel dépassent ce seuil et devraient donc être enregistrées »

[27] Institut de recherche sur le développement socio-économique de Hà Nội

[28] Décret 78/2015 / ND-CP sur l'enregistrement des entreprises.



Illustration 3-9 : Les vendeurs ambulants dans une rue de KĐTM Mỗ Lao à midi (photo Nguyễn Mai Huệ, 2020)

À Hà Nội, sauf dans des KĐTM de luxe et fermée comme celle de Ciputra où il n'y a pas de petits commerces ni d'occupation des trottoirs par des vendeurs ambulants, les commercants (formels et informels) sont les principales composantes économiques de la ville, notamment : café, restaurants populaires, épiceries, superette… Les petits commerces et les vendeurs ambulants sont les principaux occupants des trottoirs de Hà Nội. Leurs véhicules s'ajoutent à ceux des acheteurs pour occuper les trottoirs. Les petit commerces privatisent une partie des trottoirs pour installer leurs produits, les restaurants et les cafeterias y mettent des tables.

Actuellement, il n'y a pas de chiffres précis sur le nombre de personnes engagées dans des activités commerciales dans les rues. Cependant, selon une étude réalisée par la Fulbright University (2015), le secteur informel représenterait 25% à 30% du PIB vietnamien en 2015 et comptabiliserait 18 millions de personnes, soit 57,2% des travailleurs hors secteur agricole (et 78,6% de la population active si les travailleurs informels du secteur agricole sont inclus). Les entreprises familiales, estimées à plus de 5,1 millions en 2019, sont les principaux fournisseurs d'emplois après le secteur agricole. Elles concentrent près du tiers de tous les travailleurs et plus de la moitié de tous les emplois non agricoles selon un rapport de l'IRD en 2015 (Service Economique de Hanoi, 2019). D'autre part en 2019, les entreprises familiales sont estimées contribuer à près de 25-30% au PIB du pays, toutefois, elles ne représentent que 1,6% du budget de l'État (Vietnamnews, 2019, cité par

Service Economique de Hanoi, 2019). Annette Kim (2014) a affirmé qu'au Việt Nam, l'économie de trottoir était acceptée et joue un rôle important dans l'économie vietnamienne. Elle a également fait remarquer que toutes les catégories de personnes ayant des niveaux de revenu différents peuvent se rassembler et participer à des activités sur le trottoir.

Pulliat (2012) a également souligné que, malgré le développement du système de supermarchés au Vietnam, les citadins continuent majoritairement à faire leurs courses aux marchés formels ou informels, ou auprès des vendeurs de rue.

L'économie informelle des trottoirs est intimement liée à la pratique de la riziculture dans les environs de Hà Nội et plus particulièrement à son calendrier. Entre les deux saisons de riziculture, les paysannes ont en effet pris l'habitude de compléter leurs maigres revenus en se rendant en ville pour y vendre des objets issus des villages de métier ou des denrées alimentaires comme des fruits et légumes issus de leurs petits vergers et jardins. Certains de ces vendeurs portent leurs marchandises à travers la ville (*quang gánh*). Au fil du temps, ces vendeurs ont pris leurs habitudes et se sont établis sans installation fixe mais de manière régulière à des endroits identifiés et facilement repérables (intersection, entrée d'allée ou de venelle, etc.). Le commerce informel sur les trottoirs est le plus souvent une activité d'agriculteurs venus des périphéries de Hà Nội cherchant une voie d'entrée dans la ville où il pensent pouvoir s'enrichir. Il faut néanmoins souligner que suite aux expropriations liées au processus d'urbanisation des périphéries, de nombreux paysans dépossédés de leurs terres n'ont également pas d'autres choix que de s'adonner à ce type d'activité. C'est le cas de Madame T.T. qui, depuis 2011, vient quotidiennement depuis le district de Hoài Đức éloigné de 12 km du centre-ville. Elle se déplace à vélo et porte sa marchandise pour la vendre en-dessous du banyan rue Ngõ Gạch. À force de travail et de persévérance, elle a pu récemment ouvrir un petit restaurant de vermicelles de riz et tofu au rez-de-chaussée qu'elle loue dans une petite maison-tube.

Si, officiellement, les autorités s'activent à nettoyer les trottoirs de leurs commerces informels, on constate que de nombreuses exceptions existent et que tous les commerces ne sont pas concernés par ces mesures. Un commerce informel bien intégré dans le quartier et profitant d'une bonne réputation aura en effet beaucoup plus de chances d'être épargné par ce programme de nettoyage. Bien sûr, en plus de la réputation et de la qualité du service proposé par le commerçant, on peut ajouter que de sa capacité à négocier avec les autorités dépend aussi son maintien en place (voir chapitre 6).

Conclusions chapitre 3 :

Au Việt Nam, l'occupation de l'espace public est soumise à un plan d'occupation du sol et basée également sur une distinction théorique entre l'espace public et l'espace privé. Mais dans les faits, pour différentes raisons qui ont trait autant à l'économie politique urbaine de la fabrique de la ville, qu'aux très fortes densités de population, l'espace privé des habitations et des commerces déborde sur l'espace public.

Dans le contexte d'intégration du Việt Nam dans l'économie mondiale, le Việt Nam est obligé d'appliquer les règles internationales, définies par les pays développés. Avec l'ambition de de faire de Hà Nội une ville internationale et écologique, les autorités ont lancé plusieurs programmes pour « nettoyer » les trottoirs et donc les vider de leurs vendeurs ambulants et des commerces qui sont responsables du manque de place pour la circulation des piétons. Cette application de règles venues d'autres pays se heurte à des problèmes liés à l'économie urbaine et à la culture locale car les commerces et les vendeurs ambulants sont des élements importants de l'activité de la ville.

D'autre part, Hà Nội n'a pu rénover que depuis peu l'ancien réseau routier hérité de l'ère coloniale, le système de transport de Hà Nội ne s'est développé que depuis les années 1990 et ne peut pas suivre la croissance urbaine. Affichant l'ambition de faire de Hà Nội une ville internationale, le Schéma Directeur de la ville de Hà Nội 2030 vision 2050, a dessiné une agglomération qui va consommer beaucoup de terrain et aura besoin d'un système de transports publics moderne et de grande capacité, couvrant toute la ville. Par conséquent, la ville encourage les habitants à marcher, en utilisant les transports en commun. La marche à pied est remise à la mode. En outre, à la fin des années 2000, les problèmes environnementaux ont commencé à attirer l'attention publique et des projets de construction estampillés « vert » ou « durable » sont apparus davantage pour suivre la tendance du monde. Ainsi dans le concept du Schéma Directeur de Hà Nội 2030 vision 2050 développant une Ville Verte - Culturelle - Civilisation, l'élément Vert est mis en avant. Dans le Schéma Directeur de Hà Nội 2030 vision 2050, les espaces verts pour faire des promenades sont également pris en compte mais il semble que ce soit un concept flou car il n'y a pas de limite exacte sur les futurs espaces verts de Hà Nội. Le projet de construction d'une ville verte est difficile à réaliser, principalement en raison de la difficulté de faire appel à des investisseurs et en raison de faibles rentabilités.

Les initiatives ou projets qui devraient accompagner l'augmentation du nombre de piétons dans les rues créent souvent des problèmes et semble rater leur cible.

Depuis longtemps les taxi moto assurent une intermodalité efficace avec les bus. L'explosion des taxis-motos-technologie a contribué à la faiblesse du système de transports publics. Les gens n'ont plus besoin de marcher jusqu'à une station fixe pour trouver un taxi-moto. Ce nouveau moyen de transport rend la ville plus dynamique mais il réduit le nombre de piétons qui marchent de chez eux vers les lieux d'attente des bus, taxis.

Un grand nombre de travailleurs situés loin du centre de Hà Nội utilisent les services de bus privés des KĐTM, très peu utilisent les bus publics. Cela montre que les travailleurs ont tendance à utiliser davantage le bus quand la distance entre domicile et lieu de travail est bien supérieure à 10 km.

Des espaces « vitrines » pour la marche à pied ont été créés afin que la ville paraisse plus écologique ou durable dans les différents quartiers au centre ville comme à Hoàn Kiếm, Trịnh Công Sơn, Láng, Thái Hà... Ces espaces de promenade accueillent de nombreux visiteurs dans les quartiers touristiques ou dans les endroits manquant d'espaces verts. Le reste est peu fréquenté par les piétons pour diverses raisons : mauvais qualite environnementales ou au contraire beaucoup d'espace de détente disponible.

Parallèlement aux programmes de la ville pour la rendre plus durable, celle-ci affiche l'intention d'interdire les motos entre la 2e ceinture et le centre, ainsi que la construction de parkings pour réduire la pression sur le centre-ville. Mais il semble que ces projets de construction rencontrent de nombreuses difficultés car il n'y a pas d'investisseurs privés intéressés et la capacité de financement du gouvernement est faible.

Contrairement aux attentes du gouvernement et de la population, les projets de chemins de fer urbains ont toujours été en retard, en raison d'un manque de capitaux d'investissement et de l'arrivée de nouveaux véhicules, motos notamment, qui n'étaient pas dans le plan et qui ont obligé les autorités à devoir gérer très vite des changements importants dans la ville.

Les installations piétonnes comme les passages souterrains et les passerelles sont rarement utilisées à des fins appropriées sauf dans des lieux très denses, dangereux et de très fort passage. Souvent les commerces debordent sur les passerelles piétonnes et les passages souterrains sont utilisés comme espaces publics au centre ville. Bien que les vendeurs ambulants utilisent une partie de l'espace piétonnier, ils améliorent la sécurité des lieux et rassurent les piétons qui passent. Tous cela pose encore des questions sur l'utilisation des espaces piétonniers à Hà Nội, car il y a loin entre le plan d'aménagement et la pratique des citadins.

CHAPITRE 4 : POURQUOI LE DÉVELOPPEMENT D'ESPACES PIÉTONNIERS À HÀ NỘI CONSTITUE-T-IL UN DÉFI SOCIO-SPATIAL ?

4.1. Évolution des espaces piétonniers face au changement de la forme urbaine et aux appropriations citadines

4.1.1. L'espace piétonnier dans les KĐTM

a. La nouvelle zone urbaine « moderne » et « civilisée » - La logique spatiale

Dans le contexte de la mondialisation, les habitants peuvent accéder à de nouvelles connaissances et parviennent à s'informer sur ce qui se fait « ailleurs » en matière d'urbanisme, de logement et d'aménagement. Ainsi, la demande de la population change et les habitants expriment le besoin de vivre dans des logements plus confortables en accord avec les exigences de la vie moderne qui accompagnent la métropolisation. Face à ce constat, les investisseurs privés ont engagé de nombreux chantiers de KĐTM (*Khu Đo Thi Moi* : nouvelles zones urbaines) afin de répondre à cette nouvelle demande. Néanmoins, comme nous l'avons précisé dans le chapitre 2, la modernisation de la ville de Hà Nội est avant toute chose un projet d'État pour lequel les habitants sont amenés, éventuellement, à se prononcer à la fin.



Illustration 4-1 : Publicité pour la KĐTM Ecopark (source : Ecopark)

Les publicités des projets de KĐTM présentent toutes les attributs d'une vie urbaine heureuse, verte et familiale. Le luxe et la modernité semblent au centre de ces publicités (voir illustration 4-1), tandis que l'architecture et les formes urbaines jouent la carte de la

nouveauté au risque de rompre avec les schémas habituels d'organisation de l'espace au Vietnam et plus particulièrement à Hà Nội. D'autre part, la construction de KĐTM étant un secteur en plein essor, les opérateurs et investisseurs diversifient leurs offres afin de répondre toujours plus favorablement à la multiplication des demandes. Ainsi, on trouve des KĐTM axées sur l' « écologie » (KĐTM Ecopark), d'autres plus luxueuses (KĐTM « Manor Central Park ») ou encore plus occidentales (KĐTM Splendora), plus moderne (KĐTM « Time City »). En plus de proposer différentes déclinaisons d'une même transformation urbaine et architecturale, la variété des KĐTM permet également d'adapter l'offre aux classes sociales dans un contexte où la classe moyenne est en pleine explosion, notamment depuis les années 1990, période à laquelle le Vietnam a enclenché un virage économique notoire en s'ouvrant, entre autres, aux capitaux étrangers. Ce « renouveau » (Đổi Mới) a également acté le début du passage d'une société essentiellement agricole et rurale à une société plus urbaine et industrielle[1].

b. Les règles de construction d'espaces piétonniers dans les KĐTM

Les documents juridiques les plus importants pour la création de nouvelles zones urbaines sont le nouveau règlement sur les KĐTM (*Quy chế KĐTM*)[2] établi en 2006 et le règlement de construction vietnamien (QCXDVN 01 : 2008/BXD)[3] de 2008 (voir 3.1). Ces réglementations sont obligatoires pour tous les nouveaux projets de construction urbaine au Vietnam. Les règlements sont encore influencés par le concept *mikrorayon* importé d'URSS pendant la période collectiviste. Une KĐTM est formée plusieurs unités résidentielles *đơn vị ở* (cf. encadré 4-1).

Unité résidentielle (Đơn vị ở) selon le règlement QCXDVN 01 :2008/BXD

Une unité résidentielle est une zone urbaine qui compte des groupes résidentiels. Les groupes résidentiels peuvent être : un groupe de logements collectifs, un groupe de maisons-tubes ou de maisons individuelles. L'unité résidentielle contient des installations des services telles que : école maternelle, école élémentaire, collège, clinique, marché, centre de sport et d'entraînement physique, centre d'activités culturelles… pour répondre aux besoins réguliers de la communauté ; elle contient des jardins, terrains de jeux, des rues intérieures (y compris les routes du niveau sous-régional jusqu'aux rues des groupes résidentiels) et des parkings pour la desservir.

[1]Cette transition se caractérise par une augmentation du taux d'urbanisation (18,3 % en 1960, 20 % en 1990, 32 % en 2014) et le passage d'une économie agricole vers une économie davantage tertiaire en passant par une phase d'industrialisation (QUERTAMP 2010)

[2] https://nhandan.com.vn/xahoi/item/6536902-.html

[3] https://vanbanphapluat.co/qcxdvn-01-2008-bxd-quy-hoach-xay-dung

Les installations de service de l'unité résidentielle (catégorie I) et les jardins fleuris, les terrains de jeux de l'unité résidentielle se trouvent dans un rayon moins de 500m autour des groupes résidentiels. La taille maximale d'une Unité résidentielle est de 20.000 personnes, la taille minimale est de 4.000 personnes (2.800 personnes pour les zones montagneuses urbaines). Les routes principales urbaines ne sont pas autorisées à traverser les unités résidentielles.

Encadré 4-1 : Unité résidentielle (selon Ministère de Construction, 2008, traduction par : Nguyễn Mai Huệ)

L'un des critères mis en avant par règlement sur les KĐTM est que les rues, à partir du niveau des rues principales urbaines (rues inter-quartier) ou plus, ne divisent pas les unités résidentielles de KĐTM pour ne pas créer de coupures sur les KĐTM. Cependant, la KĐTM Linh Đàm est coupée par l'autoroute ceinture 3 d'une largeur de chaussée de 36 m. Ce règlement spécifie que les services publics devraient être installés dans un rayon de 500m pour encourager les transports en commun et la marche à pied, pourtant les documents ne contiennent aucune règle concernant la planification et l'organisation d'espace public, d'espace piétonniers et cyclables.

Pour les espaces verts, ce règlement de construction spécifie que leur superficie totale pour l'unité résidentielle doit correspondre à au moins 2 m^2/personne, et le groupe résidentiel doit contenir un espace vert d'une surface au moins égale à 1m^2/personne. Ce règlement prévoit aussi que la surface habitable par personne soit au minimum de 8 m^2. Toutes les KĐTM à Hà Nội répondent au règlement sur la surface habitable minimum. Cependant, la majorité des KĐTM ne répondent pas aux normes d'espace vert de 2m^2/personne, car les investisseurs veulent augmenter la superficie de construction pour augmenter les bénéfices. Selon cette norme de construction, la distance minimale entre les immeubles de grande hauteur (supérieurs à 46 m) doit être de 25 m ou plus. En réalité, de nombreux investisseurs immobiliers ont réduit cette distance. Par exemple : sur un terrain de 5 hectares, la distance entre les 12 bâtiments du groupe résidentiel « HH » de la KĐTM Linh Đàm est de 10 à 15 m, ce que les journaux ont beaucoup critiqué. Chaque bâtiment du HH Linh Đàm compte 700 à 800 appartements.

L'intérieur des bâtiments peut être chaotique parce que les parties communes sont souvent privatisées temporairement : chaque couloir se transforme en espace de vente, avec des petits marchés (Tuổi Trẻ, 2019). Les investisseurs privés ont augmenté le nombre d'étages et ajouté des bâtiments pour augmenter les bénéfices et réduire les prix par rapport au marché immobilier. Cependant, les habitants de classes les moins aisées sont très contents de pouvoir acheter un logement à prix plus bas.

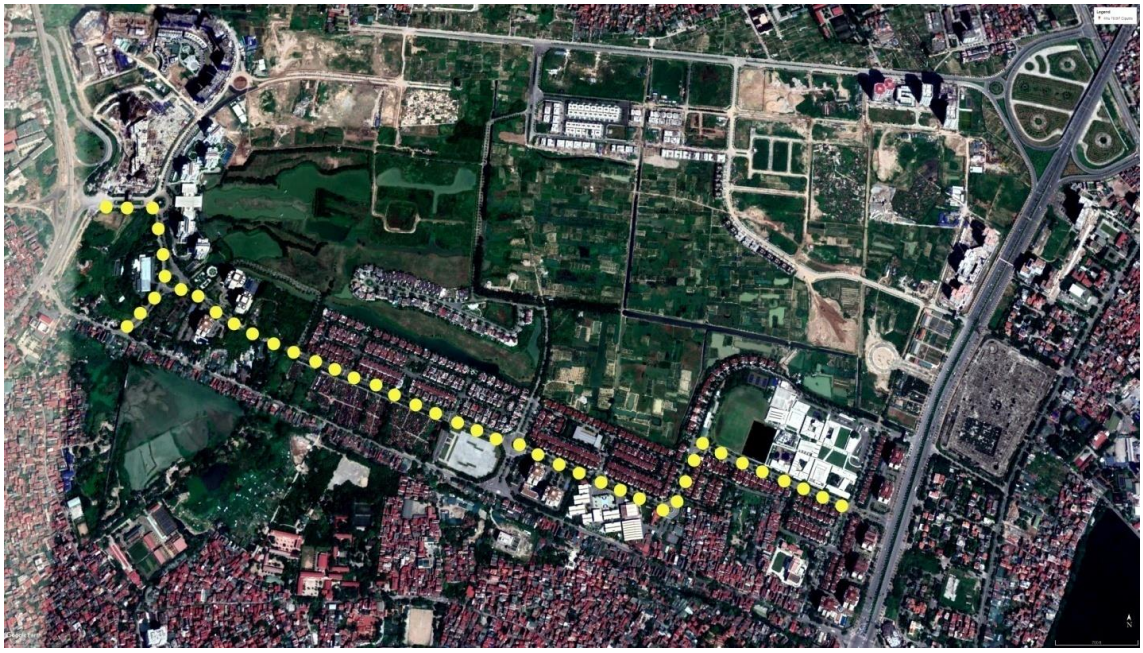
Le grand nombre d'appartements dans les KĐTM basiques attire beaucoup de population nouvelle et la forte occupation de ces immeubles a mis l'infrastructure du quartier sous une forte pression. En seulement 5 ans de 2011 à 2016, la population du quartier Hoàng Liệt où est située la KĐTM Linh Đàm, a été multipliée par 5, principalement en raison l'arrivée de migrants ruraux ou de jeunes couples originaires du centre-ville habitant des tours dans cette zone. En 2018, le quartier de Hoàng Liệt compte près de 60.000 personnes et devient le

quartier le plus peuplé de Hà Nội. Sur cette population, 14.000 personnes venaient de Hà Nội et 46.000 d'autres lieux (Pháp luật Xã Hội, 2018). Les 12 bâtiments HH de la KĐTM Linh Đàm accueillent environ 30.000 personnes (Baomoi, 2019).

Par contre, les KĐTM haut standing suivent souvent les normes du Règlement de construction. Par exemple : la KĐTM luxury Ciputra (*gated communities*) est entourée de murs et de strictes portes de sécurité. La superficie de la KĐTM Ciputra est de 301 ha dont 77 d'espace vert : 50,8 ha de bois et 26,1 ha de lacs. Ciputra est la première KĐTM ayant des voies réservées pour les bicyclettes et les piétons (voir carte 4-1), et c'est aussi la première KĐTM qui limite la vitesse des véhicules à moins de 50km/ h.



Illustration 4-2 : La voie réservée pour les piétons et les bicyclettes dans la KĐTM Ciputra (photos Nguyễn Mai Huệ)



Carte 4-1 : La voie réservée pour les piétons et les bicyclettes dans la KĐTM Ciputra (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : GoogleEarth 2020)

c. La marche à pied des élèves pour se rendre à l'école face à l'urbanisation

Dans le passé, quand il n'y avait pas beaucoup de KĐTM, les élèves du primaire pouvaient se rendre à pied jusqu'aux écoles près de chez eux. Deux enquêtes datant des années 1990 (l'enquête de VUTAP[4] en 1995 et l'enquête de CRURE[5] en 1999) affirment que la marche à pied est plutôt le mode habituel des enfants pour se rendre à l'école du quartier.

Selon une enquête de l'organisation Healthbridge (Canada) en 2014 auprès des écoles de Hà Nội, près des trois quarts des élèves du primaire sont accompagnés à l'école par leurs parents, tandis que moins d'un quart des élèves se rendent seuls à l'école à pied et rentrent seuls à la maison. De même, plus des deux tiers des élèves (environ 69%) vivent à moins de 1,5 km de l'école, mais seulement un peu plus de 15% des élèves vont à pied ou à vélo de la maison jusqu'à l'école et 30% rentrent à pied ou à vélo à la maison. La raison de la diminution du nombre d'élèves qui se rendent à l'école à pied est le danger de la circulation, les magasins de jeux, les rencontres avec des étrangers[6]. Lors des traversées la rue, il est presque nécessaire de contourner la circulation, il n'y a pas de place pour les piétons, ce qui signifie que les piétons ne sont pas prioritaires (Journal VOV Giao thông 2017).

[4] En 1994-1995, Enquête ménage de transport réalisée dans 4 arrondissements et 3 districts de Hà Nội, dans le cadre du projet VUTAP (The Vietnam Urban Transport Assistance Projet), financé par SIDA (the Swesdish International Development Authority), avec un échantillon de 7 493 ménages enquêtés (sur le total de 306 924 ménages à Hà Nội).

[5] En 1999-2001, Enquête ménage de transport menée par l'équipe du CRURE auprès de 506 ménages de deux quartiers centraux, et un quartier périphérique de Hà Nội .

[6] Conférence de Healthbridge et commune Hạ Đình, Hà Nội, 2014 « Cộng đồng chung tay xây dựng đường đến trường an toàn, thân thiện với trẻ em » (Les communautés joignent leurs mains pour construire un parcours scolaire sûr et adapté aux enfants)

Aujourd'hui, de nouvelles façons de se rendre à l'école apparaissent. Selon le décret n° 05/2012 / NQ-HĐND du Conseil populaire de la ville de Hà Nội « Planification du réseau d'écoles urbaines à l'horizon 2020 et vision à l'horizon 2030 » : chaque commune, quartier, KĐTM doit avoir au moins une école maternelle, une école primaire et un collège public. Toutefois, la plupart des KĐTM n'ont pas d'école (primaire, secondaire, et collège), ce qui fait pression sur les écoles publiques dans des zones résidentielles existantes, notamment dans les villages urbains. D'autre part, les parents doivent envoyer leurs enfants à l'école publique dans le quartier où ils enregistrent leur livret de famille. Les migrants venant des autres provinces (inter-provinces) ne peuvent pas envoyer leurs enfants dans les écoles publiques de Hanoi. Les migrants inter-provinces ayant de faibles revenus laissent souvent leurs enfants à la garde des grands-parents dans leur province. Pour les migrants inter-quartier ou inter- district de Hà Nội, l'école publique peut être située loin du lieu de résidence. Face à ce constat, des écoles privées, avec souvent la mention « internationale », sont créées très rapidement pour accueillir les enfants des KĐTM haut standing avec des frais de scolarité très élevés. Ces écoles s'occupent d'organiser les navettes des enfants par des bus. Les enfants (du primaire et du secondaire) des KĐTM plus basiques sont souvent refusés par l'école publique qui est surchargée dans les zones résidentielles alentours, surtout dans les anciens villages. Dans le cas des migrants inter- quartier ou inter-district, ils devraient donc aller à l'école publique où le livret de famille est enregistré qui peut situer loin de chez eux. Ces enfants sont accompagnés à l'école par leurs parents en moto, ou par des grands parents ou des femmes des ménages, souvent à pied ou bicyclette.

Exemple : La famille de madame M qui vit dans la KĐTM Mỗ Lao, compte 2 enfants qui vont à l'école internationale BVIS à Ngã Tư Sở à environ 4 km par l'autocar de l'école. Selon notre observation, le matin vers 7h et le soir vers 16 h, les bus des écoles accompagnent et déposent les enfants devant la porte des 5 tours (*chung cư*) Mulberry Lane de KĐTM Mỗ Lao. D'après nos observations à la KĐTM Ciputra – *gated communities* – les enfants peuvent marcher tranquillement pour aller à l'école, mais certains sont encore sont accompagnés par les femmes de ménages ou les parents.

Au niveau préscolaire (maternelle et crèche), la plupart des parents qui ne sont pas enregistrés dans leur quartier choisissent une école privée ou un groupe de garde d'enfant (*nhóm trẻ*) près de chez eux. Donc les personnes qui emmènent les enfants à l'école sont généralement les femmes de ménage ou les grands-parents, à pied ou à vélo. Actuellement, les écoles maternelles publiques sont surchargées, ne répondant qu'à 30% des besoins scolaires des élèves (Département de l'éducation et de la formation de Hà Nội). En raison de ce besoin, des écoles maternelles privées, des groupes de garde d'enfants (*nhóm trẻ*), des classes de garde d'enfants privées (*lớp mẫu giáo độc lập*) apparaissent dans la nouvelle zone urbaine pour satisfaire cette demande. Il y a 1 084 écoles maternelles dans la capitale, mais ce nombre n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des ménages. En 2019, sur 2 668 groupes de garde d'enfants (*nhóm trẻ*) et classes de garde d'enfants privées (*lớp mẫu giáo độc lập*) à Hà Nội, 410 établissements sont localisés dans l'arrondissement de Hoang Mai et 269

établissements dans l'arrondissement de Ha Dong - deux arrondissements qui ont le taux de croissance démographique le plus rapide de la ville (Journal Giao Duc Thoi Dai, 2019).



Illustration 4-3 : Les enfants attendent les bus de l'école à 7 heures devant les tours de Mulberry Lane-KĐTM Mỗ Lao (photo Nguyễn Mai Huệ)

Au niveau du lycée, au début des années 2000, les lycéens allaient à leur établissement en vélo ou ils étaient accompagnés souvent en moto (Cusset, 2003). Aujourd'hui, ils peuvent s'y rendre en bus, bus privé de l'établissement, bicyclette ou être accompagnés en moto et voiture. La marche reste encore pratiquée par les lycéens dont le ménage est enregistré dans le quartier et qui n'habitent pas loin du lycée. On peut voir que les déplacements des enfants scolarisés aujourd'hui sont plus divers qu'avant.

4.1.2. Le réseau viaire du village de Hà Nội et sa connectivité avec la ville

a. Structure du village dans le Delta du fleuve Rouge

Dans le chapitre 1, nous avons montré que Hà Nội est une ville composée de villages agricoles et villages de métiers dont l'origine remonte à des milliers années. Les villages de Hà Nội occupent une place très importante dans le plan de métropolisation de Hà Nội : « Une particularité de Hà Nội est qu'une fois sorti du centre-ville, on se retrouve tout de suite en présence d'un tissu villageois » (Pandolfi, 2001)

Les habitants du Delta du Nord ne sont jamais dispersés, les hameaux (*xóm*) se regroupent pour former des villages. Cette concentration est également déterminée par la situation en matière de sécurité : dans ce pays, l'ordre n'a jamais été strictement imposé comme dans les pays d'Europe occidentale. Le gouvernement vietnamien ne savait pas comment maintenir la paix absolument dans les campagnes (Gourou, 1936).

Pour cette raison, presque chaque village est traditionnellement entouré d'une haie de bambou vert, que ce soit dans une digue ou à l'extérieur d'une digue (à l'extérieur de la cour). Le bambou vert est comme un mur pour protéger le village des voleurs, une invasion étrangère. C'est un lieu qui fournit aux villageois des matériaux pour construire des maisons, des outils agricoles et des instruments ménagers. Pour entrer dans le village on devait passer la porte unique du village, généralement construite en briques et assez grande pour que deux buffles puissent passer. Deux portes en bois étaient fermées le soir et rien n'était aussi difficile que d'entrer au village après le couvre-feu (VU Tam Lang, 1999, Trần Ngọc Thêm, 1997).

Les maisons dans les villages étaient principalement des maisons en paille ou en terre, et puis en briques. L'architecture est presque la même. La largeur des ruelles des villages est très réduite : de 1 à 2 m et il n'y a pas de trottoir ou les piétons peuvent marcher tranquillement parce que les voitures ne peuvent pas circuler (ibid).

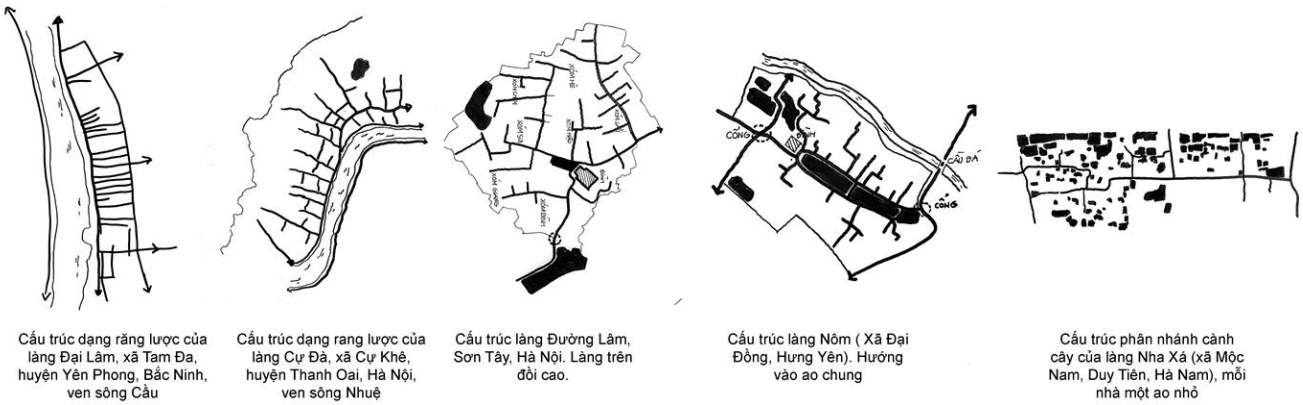
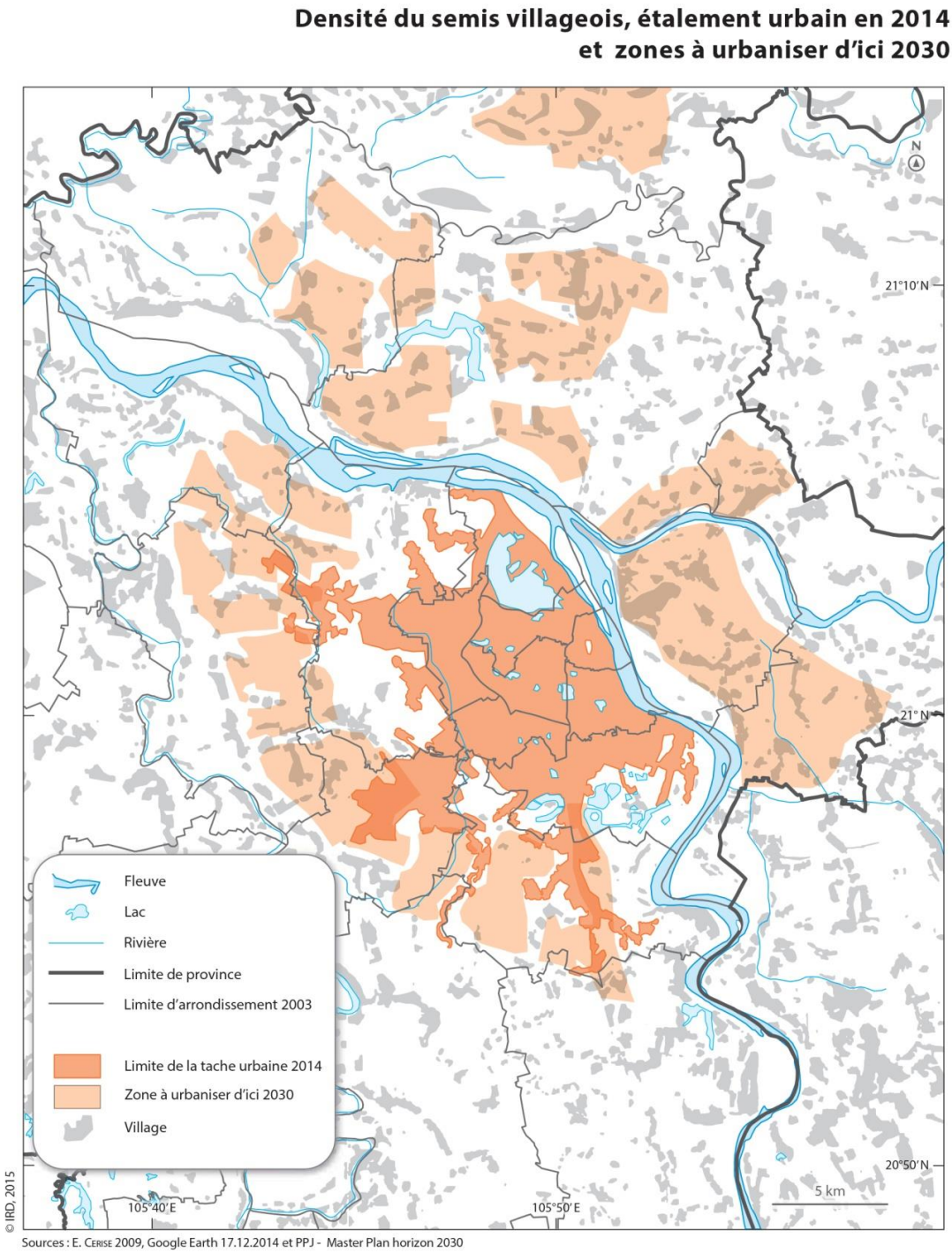


Illustration 4-4 : Les structures des villages traditionnel au Nord du Vietnam (sources : Pham Hung Cuong, 2017)

a. Les villages intégrés dans les arrondissements sont plus ouverts et plus dynamiques dans le processus d'urbanisation de la ville

La ville de Hà Nội a connu plusieurs élargissements de sa partie intra-muros. Chaque fois que la frontière administrative a changé, plusieurs villages autour des zones urbaines ont été intégrés à des arrondissements et sont devenus des villages urbains. La carte 4-2 établie par E. Cerise (Cerise, 2015) montre les villages intégrés dans les nouvelles limites. Leur transformation de village rural à village urbain s'accompagne de changements administratifs.



Carte 4-2 : Densité du semis villageois, étalement urbain en 2014 et zones à urbaniser d'ici 2030 (source ; Cerise in : Fanchette (eds) 2015)

Cette transformation de village rural à village urbain s'accompagne de changements administratifs, un village devient une des *tổ dân phố* (unités de voisinage urbain) quand il est intégré à des quartiers urbains. L'illustration 4- 5 montre l'organisation d'administrative du territoire au Vietnam.

Un arrondissement est divisé en *phường*, ou quartiers, qui rassemblent des unités voisinage (*tổ dân phố*). Une unité de voisinage compte environ 150 à 200 familles représentées par un chef (*tổ trưởng tổ dân phố*). Le chef d'unité de voisinage aide les habitants, les met en relation avec les autorités qu'il aide également dans leurs tâches administratives. Les villages urbanisés sont devenus des unités voisinages. Les nouveaux *phường* sont composés de l'ancien village et des KĐTM construites dans les rizières des villages. Les noms des *phường* sont souvent les noms des anciens communes rurales qui regroupaient un ou plusieurs villages.

Exemple : le *phường* Trung Hòa est composé de l'ancienne commune de Trung Hòa et de la KĐTM Trung Hòa. L'ancienne commune de Trung Hòa devient plusieurs unités voisinages (tổ dân phố), chaque unité de voisinage compte environ 200 familles.

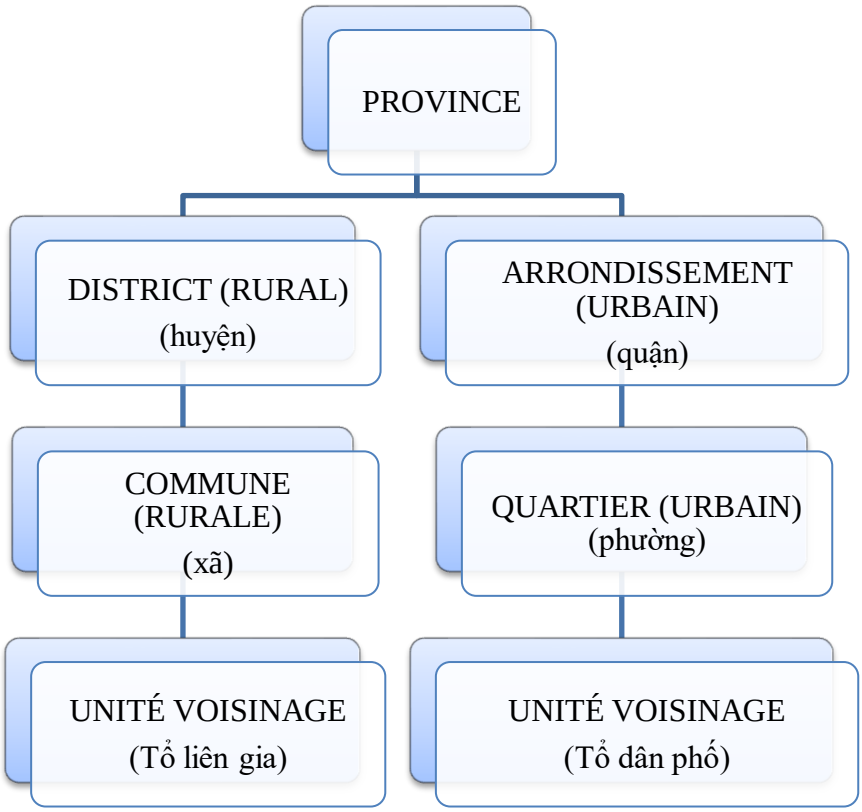


Illustration 4-5 : Organisation administrative du territoire

De temps en temps, les villages urbains deviennent plus commerciaux. Des maisons-tubes avec de nouveaux commerces se développent spontanément pour répondre à la demande des nouveaux citadins. Ce processus montre l'ouverture de la société villageoise aux nouvelles dynamiques urbaines. L'ancienne structure du village change avec la subdivision des parcelles vendues aux migrants ou construites pour offrir des logements bon marché aux ouvriers et aux étudiants (*nhà tro*). La maison traditionnelle avec le jardin et l'étang (VAC :

Vườn, Ao, Chuồng ; Jardin, mare, porcherie) est supprimée et remplacée par les maisons-tubes avec des commerces. Ce phénomène est très répandu dans les villages urbanisés.
Cependant, la voirie de ces villages urbains reste identique à celle des villages agricoles découpés par de petites venelles. Les villages sont plus ouverts et connectés avec l'extérieur alors qu'auparavant cette connexion se faisait via une entrée unique.
En raison de leurs dimensions étroites de 1 à 2 mètres de large, les ruelles, dans la plupart des cas, sont inaccessibles aux voitures. Par conséquent, les habitants se déplacent davantage en véhicules à deux-roues ou à pied. Les rues du village étaient autrefois pavées en briques ou en terre. Depuis l'urbanisation, elles sont pavées en béton, ce qui est plus facile pour les piétons. Les maisons du village sont divisées en plusieurs morceaux à vendre aux migrants ou résidents ayant déménagé du centre-ville, et on laisse un nouveau passage commun pour l'accès aux maisons : des nouvelles impasses voient alors le jour. Dans le processus d'urbanisation de la ville de Hà Nội, contrairement à la Chine, les pagodes, les maisons communales et les autres structures des villages ne sont pas détruites. Elles restent dans la morphologie urbaine. Les nouvelles constructions des villages sont réalisées dans les terrains non bâtis des villages.
Les recherches de Trần Nhật Kiên (*ibid.*) sur le processus de changement du réseau viaire du village de Triều Khúc – un village péri-urbain de Hà Nội – montrent qu'il existe deux processus de changement du réseau viaire villageois (Trần N.K., 2010) :

- Les maisons du centre du village sont coupées et divisées en plusieurs morceaux pour donner à louer ou transmettre aux nouvelles générations (voir chapitre 2) ; cela forme des nouvelles impasses (voir l'illustration 4- 6)
- Dans la périphérie du village, les chemins présentent un tracé orthogonal de type urbain, mais sans trottoir (voir la cartes 4-3).

Ces transformations conduisent à la déstructuration de l'ancien réseau de transport entre les villages qui était adapté des relations spécifiques aux villages de métier, ainsi que l'expliquent E. Cerise, S. Fanchette, D. Labbé, J.-A. Boudreau, Trần Nhật Kiên:
« Les relations entre les villages de métier au sein des clusters sont intenses et fondées sur l'embauche de main-d'oeuvre ou la sous-traitance de travaux, la vente de matériaux et de produits finis ou semi-finis, les échanges de savoir-faire, l'offre de services techniques, commerciaux ou de transport et la location de terres à construire. Ces relations s'effectuent au sein d'un réseau de communication fait de routes aux gabarits variés, de chemins vicinaux ou de routes-digues non carrossables le long duquel des véhicules de toutes tailles s'affairent. Les autoroutes, les zones résidentielles et industrielles traversent des finages, isolant des villages, supprimant les axes de communication inter-villageois » (E. Cerise, S. Fanchette, D. Labbé, J.-A. Boudreau, Trần Nhật Kiên , in : Fanchette (eds), 2015, p. 66)

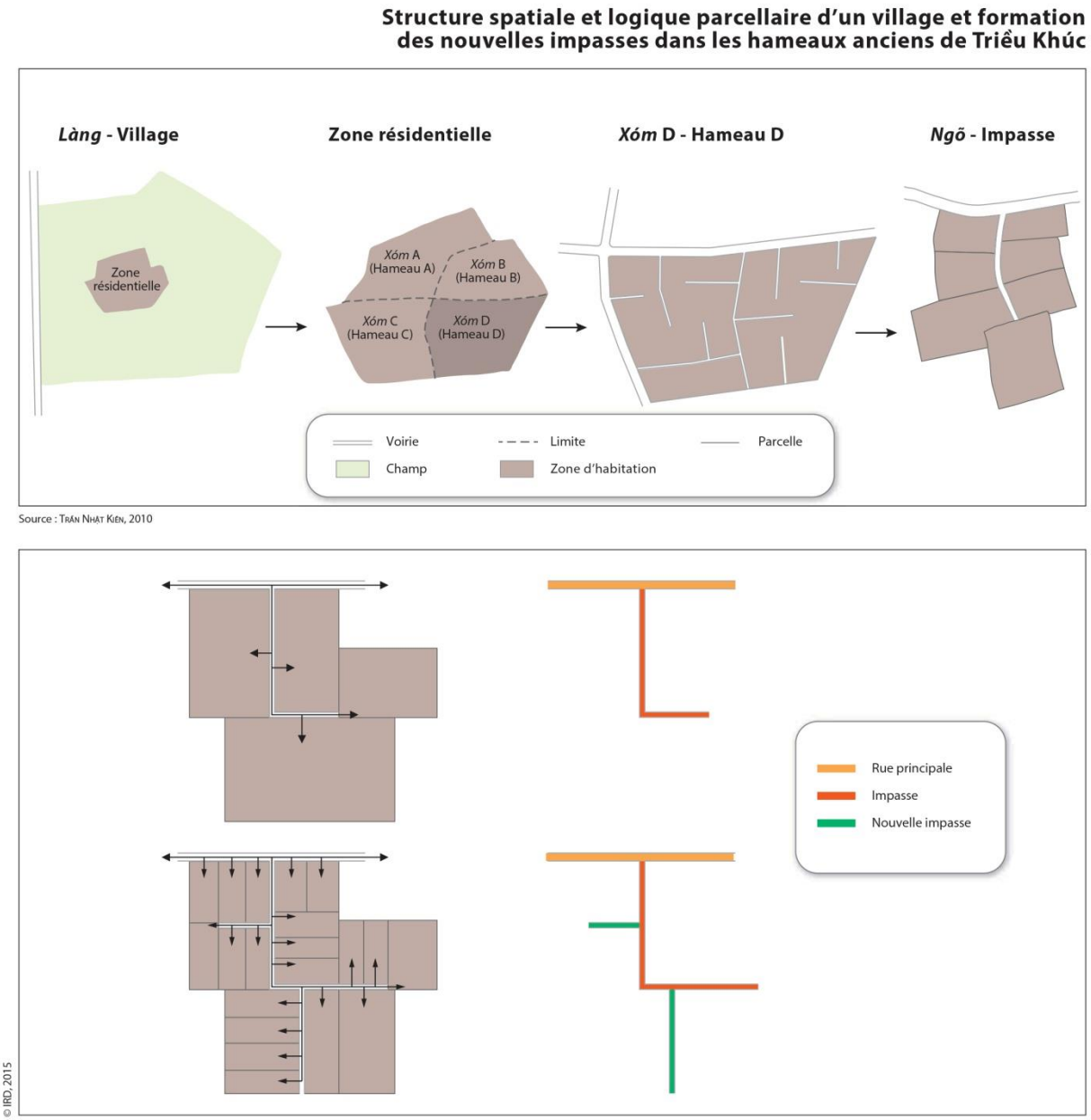
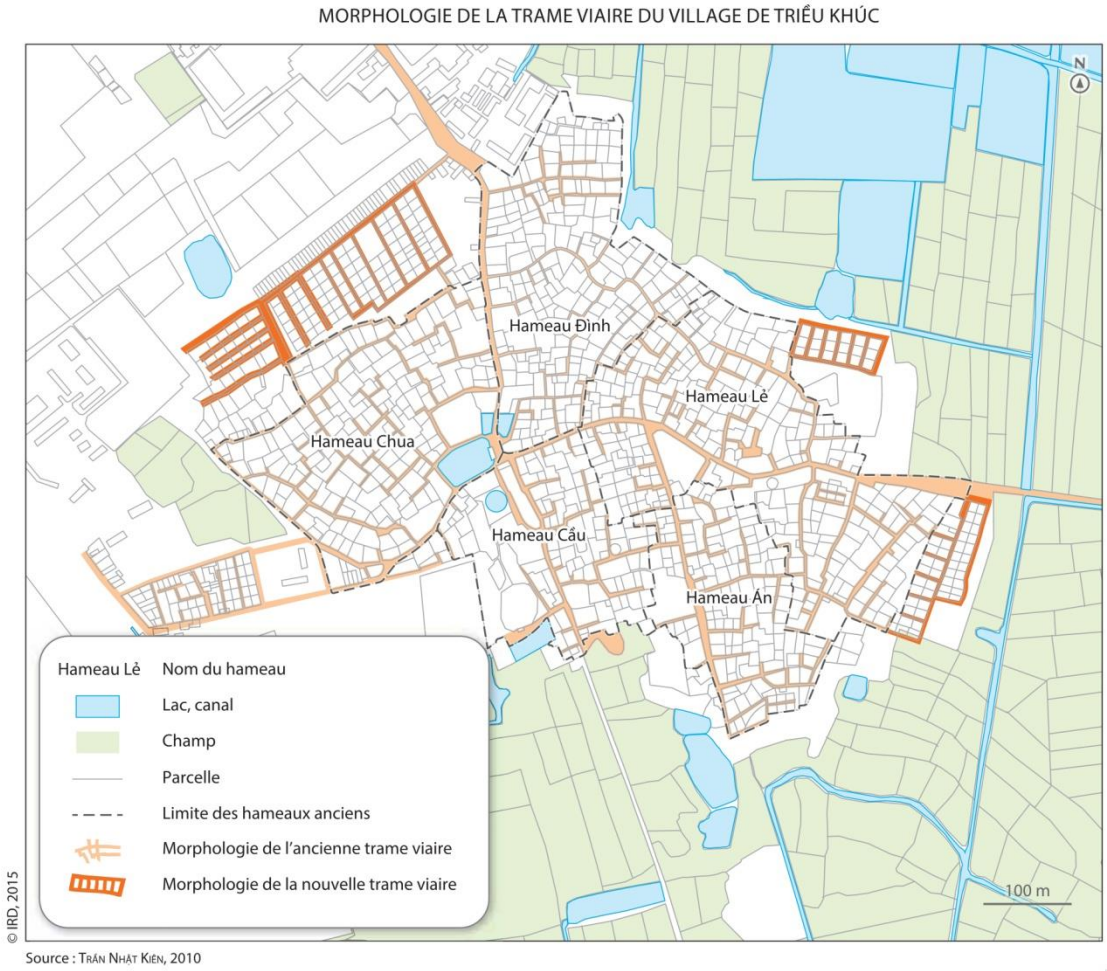


Illustration 4-6 : Les parcelles sont divisées en plusieurs morceaux à vendre aux migrants (source : Trần Nhật Kiên, 2010, in : Fanchette (eds), 2015)



Carte 4-3 : Morphologie de la trame viaire du village de Triều Khúc (source Trần Nhật Kiên, 2010 in : Fanchette (eds), 2015)

En conséquence, on peut de moins en moins se déplacer à pied entre deux villages. Un autre phénomène entrave les déplacements à pied, à l'intérieur du tissu villageois urbanisé : l'empiètement des ruelles par les riverains. Les ruelles villageoises des zones urbaines ainsi que des zones rurales sont parfois devenues plus étroites qu'auparavant. Cela entraîne des difficultés dans la circulation des véhicules à deux roues et des piétons dans le réseau viaire. Dans la ville comme en milieu rural, les rues principales du village étaient autrefois plus larges : environ 4 à 5 m (Thanhtravietnam, 2019). Un autocar pouvait circuler. Aujourd'hui une voiture peut difficilement y entrer. La raison de cette situation est qu'après le Đổi Mới, l'auto-construction n'a pas été contrôlée par les autorités locales dans les villages urbanisés. À cette époque, le gouvernement a encouragé les habitants des villages urbains à construire leurs propres maisons. Cependant, en raison de l'augmentation forte du prix des terrains dans ces villages, les habitants ont toujours cherché un moyen pour agrandir leur maison, même en s'appropriant une partie de la ruelle ou du passage commun. Un proverbe parle ainsi de la valeur de terre au Việt Nam : « *tấc đất tấc vàng* » (un morceau de terre, un morceau d'or) donc les appropriations de terrains publics, surnommées « sauts en parachute » (*nhảy dù*),

sont des phénomènes populaires dans la société urbaine Vietnamienne (voir chapitre 6). La première étape est l'appropriation foncière, que peu de gens remarquent. Puis on demande progressivement la légalisation de cette privatisation des terrains. Dans certain cas, ces terrains sont vendus plusieurs fois avec des papiers manuscrits[7] à travers de nombreuses générations. Comme on peut voir souvent dans de nombreuses petites ruelles à Hà Nội, les balcons du 2ème étage des maisons des deux côtés de la ruelle sont élargis pour avoir plus d'espace. Ils couvrent le ciel et il n'y a plus de lumière dans la ruelle donc les vélos, les motos circulent difficilement.

Il y a beaucoup de conflits entre les habitants à cause de ces problèmes de privatisation des passages communs, dont les médias au Việt Nam ont beaucoup parlé. Cependant, les autorités locales ne veulent pas régler ces problèmes. Et en raison du réseau de relations dans les villages (voir chapitre 6), les autorités locales préfèrent laisser les habitants s'arranger entre eux car ils sont dans le même village.

b. Modernisation les communes rurales par leurs infrastructures routières

Depuis 2008, le programme national dit « nouvelle ruralité » est un programme global de développement de la sécurité socio-économique, politique du pays élaboré et mis en œuvre par le Gouvernement vietnamien dans tout le pays[8]. Dans ce programme, la modernisation des communes rurales et de leurs infrastructures est un élément important pour construire une « nouvelle ruralité » afin de promouvoir le développement socio-économique. L'objectif de ce programme de la ville de Hà Nội pour 2030 est que 100% des communes rurales de Hà Nội aient des certificats « nouvelle ruralité ». Ce programme se concentre à développer l'infrastructure de la campagne comme le réseau viaire, l'électricité, le système d'adduction d'eau, la construction des nouveaux bâtiments publics : écoles, maisons culturelles... (voir le tableau 4-1 en fin de ce chapitre)

La construction des rues en béton dans les villages des districts ruraux est un critère important de ce programme parce qu'auparavant, la plupart des rues des villages de communes rurales à Hà Nội étaient pavées en terre ou en brique. Au cours des 10 années 2008-2018, la ville a construit plus de 2.309 km et a amélioré et a rénové plus de 5.735 km de routes dans le réseau viaire rural. Pour obtenir le certificat « nouvelle ruralité », chaque commune rurale (xã) doit répondre aux critères exigés sur ses réseaux viaires :

[7] L'achat et la vente de maisons sur un papier qui est écrit à la main uniquement sans notarisation sont considérés comme l'une des formes les plus populaires d'achat et de vente au Vietnam, bien que peu reconnue par l'État. Cependant, l'acheteur et le vendeur seront également confrontés à de nombreux risques juridiques, par exemple, en cas de litige, le tribunal n'admet pas la valeur juridique d'une telle transaction ou lorsqu'elle est frauduleuse ou falsifiée. Le Code civil 2015, en vigueur depuis le 01/01/2017, a reconnu la validité juridique des papiers manuscrits lors de l'achat et de la vente d'une maison (spécifiée à l'article 129). Cependant, si l'acheteur ou le vendeur a fait au moins 2/3 de ses obligations (le paiement des taxes ...), le Tribunal rendra une décision reconnaissant la validité de la transaction.

[8] Ce programme fondé sur l'esprit du 7ème congrès du Comité central X du Parti communiste du Vietnam sur l'agriculture, les agriculteurs et les zones rurales (5 août 2008)

- les routes des communes rurales et des routes reliant les centres communaux aux routes de district sont bétonnées ou couvertes d'asphalte, pour s'assurer que les véhicules automobiles puissent circuler toute l'année ;
- les rues communales et les rues inter-communales sont au moins renforcées, ce qui garantit un accès aisé aux automobiles toute l'année ;
- les ruelles (ngõ ngách) sont propres et il n'y a pas de boue pendant la saison des pluies ;
- la qualité les routes connectant les villages aux champs ou lieux de production est assurée pour transporter les produits toute année.

A cause du manque de budget, la ville appelle ses habitants à contribuer financièrement pour la construction du réseau viaire du village.

Exemple : Dans le district de Ba Vì, la plupart des habitants sont agriculteurs. La plupart des rues de la commune rurale Tòng Thái étaient pavées en terre. En 2016, lorsqu'un décret du conseil populaire de la commune a été mis en œuvre pour apporter 20% du financement des travaux de l'infrastructure du réseau viaire du village, les habitants des hameaux ont souscrit à cette proposition et ont apporté leur contribution pour améliorer les routes intercommunales, les rues principales et les ruelles. En 2016, 7 rues ont été bétonnées sur une longueur de 1.350 m, pour un montant total de 627 millions VND. Pour paver ces rues les habitants ont loué des machines et des ouvriers et les habitants ont fait ces travaux ensemble (Journal Đại biểu Nhân Dân thành phố Hà Nội, 2017).

L'urbanisation est moins forte dans les communes des districts ruraux mais on peut voir des changements dans la construction des maisons : les maisons-tubes se développent de plus en plus dans les rues principales des villages pour recevoir les petits commerces. Ce processus ressemble au processus de développement des villages intégrés dans les arrondissements déjà mentionnés.

Dans les zones rurales, les vélos et la marche à pied sont toujours populaires comme moyen de transports pour les élèves ; ils sont le moyen de transport pour aller au marché et aller au champ pour les adultes (Journal de Transport, 2017).

Dans les communes rurales, les parents vont souvent travailler très tôt, les élèves prennent souvent soin d'eux-mêmes et vont à l'école à vélo ou à pied. En outre, à la campagne, les parents partent en ville pour travailler. Ils y laissent leurs enfants avec le grands-parents. De nombreux jeunes travailleurs ne sont plus intéressés par les emplois traditionnels, précaires et apportant de faibles revenus. Ils cherchent de nouveaux emplois mieux payés ailleurs.

Exemple : Le métier du bambou et du rotin dans le village de Đống Vũ, dans la commune de Trường Thịnh, district Ứng Hòa était fortement développé. Aujourd'hui, l'activité fonctionne peu au village parce que la demande du marché est faible, et les jeunes sont partis travailler comme ouvriers dans les zones industrielles, pour un meilleur revenu. Actuellement, plus de 80% des travailleurs du village sont âgés et surmenés (Kinh Tế Đô Thị ,2018).

Les enfants qui se rendent à l'école à pied sont souvent confrontés à de nombreux dangers. Les écoles des élèves sont souvent situées sur les routes principales où les véhicules circulent très rapidement. Les chemins des élèves ruraux ne sont pas aussi larges que ceux des rues de

la ville, généralement sans trottoirs mais avec seulement du béton ou de la pierre concassée éparpillée. Les piétons doivent partagent la chaussée avec les autres véhicules. De plus, il y a sur les deux côtés de la route des fossés, des canaux et des trous.

4.1.3. Les nouveaux espaces publics piétonniers : du concept de la ville aux pratiques des citadins

Comme nous l'avons analysé au chapitre 1, nous pouvons constater une forte présence piétonne dans les rares espaces publics de la ville tels que les parcs et les lacs. La rue n'est pas un espace public dans la tradition villageoise vietnamienne (voir encadré 4-2). Dans cette sous-partie, nous présenterons les anciens espaces publics hérités du passé, piétonniers ou non, comment l'État crée des espaces publics depuis la période post- Đổi Mới et leur véritable objectif. Nous examinerons également de nouvelles pratiques pédestres autour de ces espaces publics.

a. Organisation de l'espace public par les autorités

Selon Gibert (2013), les villes d'Asie du Sud-Est entretiennent des liens ambigus avec le concept d'« espace public », qui fut importé dans le contexte colonial, notamment d'un point de vue sémantique, donnant alors l'impression que les espaces du collectif et de la mise en scène de la société urbaine étaient une création coloniale. Historiquement, il n'y a pas en vietnamien d'expression désignant l'ensemble des espaces publics, et l'espace public n'est pas une catégorie d'action urbaine. L'espace public y est le plus souvent directement désigné par les différents lieux qui le composent : les parcs (công viên), les espaces de circulation (không gian giao thông) ou les places (quảng trường). L'expression « không gian công cộng » fut introduite dans le contexte colonial des années 1920 dans les universités d'architecture (Söderström et Geertman, 2012). Il s'agit alors d'une traduction calquée sur l'expression française « espace public », qui reste encore relativement peu employée en dehors des documents d'urbanisme (cité par Gibert, 2013).

Cây Đa- Bến Nước – Sân Đình – Chợ - Espace public des villages traditionnels au Vietnam

Les anciens espaces publics dans les villages du nord au Vietnam sont souvent associés à la vie spirituelle et aux activités cycliques. La maison communale (*Đình*) est une institution culturelle et religieuse établie pendant la période de Lê Sơ (1428-1527), marquant le développement de la structure villageoise traditionnelle. Elle est une maison multifonctionnelle qui sert aux activités culturelles et administratives. La *Đình* est une espace qui encourage les arts et la culture communautaires. La sculpture, la décoration et l'architecture constituent le symbole et la fierté culturelle des villageois. Cet espace accueille toutes les activités de la scène de théâtre, la danse, la musique, les festivals, les jeux et le sport. Les temples (*Đền*) et les sanctuaires (*miếu*) sont également des endroits où les arts sont associés aux conventions spirituelles

riches et enchevêtrées du peuple vietnamien. Ces architectures communautaires et activités artistiques et culturelles se déroulent dans ces espaces afin de refléter pleinement la vie culturelle de la population. L'égalité dans la démocratie villageoise se réalise dans ce lieu où les membres sont égaux et jouissent d'un même d'espace. Il n'y a pas de séparation dans cet espace où l'art et la culture sont appréciés, où il n'y a plus de distance entre les riches et les pauvres, les instruits et les analphabètes, entre les classes sociales, entre les vieux et les jeunes… (Trần Ngọc Thêm, 1997) De plus, la maison communale est un symbole de la communauté et de l'autonomie démocratique du village. Elle est le centre culturel du village où est le lieu des fêtes et des réunions de village. Dans la vie du peuple vietnamien période féodale, la maison communale servait à de nombreux objectifs : culte, sacrifices, traitement des litiges, paiement des impôts, et elle était un endroit où les voyageurs pouvaient dormir pendant la nuit. Les rues principales du village et les maisons communales ont été également un lieu public, on y pratique le chant et les maisons communales peuvent abriter des salles de classe. Les maisons communales de village sont également un symbole du pouvoir local. En raison de l'influence de la Chine, la Đình, centre de toutes les activités, est devenue progressivement une place réservée aux hommes. Poussées hors de la Đình, les femmes se sont rassemblées au Bến Nước (l'espace de l'eau) au bord de la rivière qui s'écoule à côté du village (ou des étangs autour du village) : le lieu où les femmes se rencontrent et lavent les légumes, lavent le riz, où elles se lavent elles-mêmes et se parlent. Les arbres Bayan (Đa) sont situées à la porte du village. L'arbre Đa est avec les étangs un lieu de repos idéal pour rencontrer des gens qui travaillent dans les champs ou des visiteurs. Grâce aux visiteurs, l'arbre Đa devient une fenêtre de connexion du village avec le monde du dehors.

En outre, l'espace public est également **le marché rural**, lieu où les villageois achètent et vendent, où ils se rencontrent également, jouent et organisent des événements culturels. Les marchés sont cycliques et se tiennent à des dates particulières. Les peintures folkloriques de marchés ruraux montrent clairement leur densité culturelle (Nguyễn Mạnh Tiến, 2017). Dans la vie moderne aujourd'hui, il est souvent organisé un marché rural traditionnel pour des événements culturels d'écoles ou de communautés. Le village traditionnel au Nord du Vietnam est, comme dit précédemment, fermé et indépendant des autres villages. L'ensemble **Marché – Grand arbres - Espace de l'eau - Maison communale** est considéré comme l'espace public fondamental du village (Vũ Tam Lang et al., 1999).

Encadré 4- 2 : Espace public des villages traditionnels au Vietnam

Le processus d'urbanisation de Hà Nội a fait disparaitre les lacs, les rizières et les espaces verts des villages, mais a laissé la maison communale, la pagode et le marché villageois au milieu des villages et des KTT ou KĐTM (Geertman, 2002). Cependant, selon nos observations, ces anciens espaces publics des villages urbanisés ne sont plus autant utilisés qu'avant, ou utilisés par habitude, par anciens villageois, pour la plupart. Pendant la période

coloniale, l'espace urbain a été planifié de façon européenne et il en reste des espaces ouverts : les parcs, les promenades, jardins fleuris… Avec les musées, théâtres et certains bâtiments administratifs, ils constituent encore le plus beau patrimoine architectural et les images mémorables de la ville.

Pendant la guerre et le période collectiviste, seuls le parc Thống Nhất (Lénine) et la place du mausolée ont été construits. Depuis « Đổi Mới » (renouveau) : l'urbanisation et l'industrialisation se sont accélérées. En vingt ans, la ville s'est plus développée que pendant les siècles précédents. Malheureusement, les espaces publics ont été négligés, presque absents dans la planification urbaine. De plus, les rares espaces publics de la ville sont toujours appropriés par les investisseurs. Les espaces publics existant dans le centre de Hà Nội ainsi que d'autres grandes villes du Vietnam comme Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Cần Thơ ... sont héritées de la période coloniale française. Selon Gibert, le centre-ville de Hồ Chí Minh Ville (comme Hà Nội) reste encore largement structuré autour des quelques espaces ouverts – places, parcs, grands boulevards et promenades – hérités de la planification coloniale. Ces espaces publics d'origine coloniale sont aujourd'hui largement réappropriés par le pouvoir politique en place qui en fait une vitrine pour ses messages de propagande (*ibid.*).

Les espaces publics semblent très peu apparaître dans les projets d'urbanisme vietnamiens après Đổi Mới. La construction des nouvelles zones urbaines (KĐTM) ne donne pas de place aux espaces publics, aux espaces verts, aux plans d'eau ou espaces de détente urbains. Les investisseurs privés cherchent toujours un moyen pour augmenter la superficie des logements et réduire la superficie d'espace public afin d'augmenter les profits. Il y a toujours entente entre les investisseurs privées et les autorités locales pour transformer ou changer l'objectif d'un espace public (voir chapitre 5). Par conséquent, les espaces publics dans les nouvelles zones urbaines sont rares. Il y a seulement quelques petits espaces verts, situés dans les zones résidentielles des KĐTM. Ils jouent seulement le rôle d'attirer les clients dans les projets immobiliers.

- **La création des nouveaux espaces publics par les autorités**

Maison culturelle de la commune (*nhà văn hóa*)

Entre 1978 et 1985, pendant la période collectiviste, l'URSS a financé la construction d'une maison culturelle à Hà Nội « *Cung Văn Hóa hữu nghị Việt Xô* », comme un cadeau au pays frère. La maison culturelle, véritable relais politique et idéologique du régime au cœur des territoires, recouvre en effet une fonction très pragmatique et prosaïque : renforcer l'hégémonie culturelle et politique du PCV. Les congrès locaux, les conférences des divisions régionales du parti se tenaient alors dans les maisons culturelles des villages et districts. À partir des années 1990, la maison culturelle abrite officiellement des organisations étatiques dont la tâche est de diffuser idées et valeurs afin de borner le champ normatif tout en participant de surcroît à la fabrique du consentement (N. Chomsky, 1988). Les « appareils idéologiques », dont font partie les maisons culturelles, ont donc pour mission de forger le

« sens commun » (comme faire croire qu'une société civilisée est nécessairement une société urbaine) soit par la coercition, soit par la persuasion. À ce titre, il est intéressant de noter que pour qu'un quartier soit considéré et labélisé « civilisé » par les autorités il lui faut absolument avoir une maison culturelle.

La Circulaire n° 06/2011 / TT-BVHTTDL du 8 mars 2011 du ministère du Tourisme de la culture et du sport définit l'organisation et les critères de fonctionnement des maisons culturelles au niveau villageois. Dans cette circulaire, on peut lire :

> « Les fonctions de la maison culturelle sont de contribuer à la diffusion des directions et des politiques du Parti, des lois de l'État ; des connaissances scientifiques et techniques ; d'éduquer l'idéologie, la moralité, le style de vie dans le village. C'est le lieu des activités culturelles, des arts, des sports, des spectacles. Cet espace permet d'améliorer le niveau culturel des habitants et contribue à la construction d'une nouvelle campagne. C'est le lieu de rencontres communautaire et, d'apprentissage à la campagne ».

La définition donnée aux maisons culturelles par le ministère du Tourisme, de la Culture et des Sports confirme le rôle politique de ces espaces qui crée un nouvel espace public pour la commune vietnamien



Illustration 4-7 : Maison culturelle de l'unité de voisinage 34 du phường Trung Hòa (photo Nguyễn Mai Huệ 2019)

Chaque unité de voisinage, commune, arrondissement devrait avoir une maison culturelle. Dans l'unité de voisinage 34 du *phường* Trung Hòa, la maison culturelle est un lieu pour faire du sport, pour payer la pension des retraités de la commune, un lieu où jouent les enfants… Elle sert à des activités communales. Des associations sont organisées au sein de la commune : association des femmes, association des paysans, association de la jeunesse, association des anciens combattants (selon décret n° 45/2010 / ND-CP). Les efforts pour mettre en place des organisations publiques doivent atteindre deux objectifs :

- Renforcement des relations entre le gouvernement et les différentes composantes de la société civile (entreprises, travailleurs, employés...)
- Assurer le rôle du Parti dans la nouvelle époque.

Des programmes publics, des fêtes des associations sont organisés souvent à la maison culturelle pour renforcer la relation entre le gouvernement et les habitants. Les fêtes ont souvent lieu à des dates qui commémorent les victoires du Parti pour rappeler le rôle du Parti communiste Vietnamien qui a libéré le Vietnam. Ces associations contrôlent étroitement les habitants et elles diffusent le message du Parti. Chaque mois, à jours fixes, les associations des femmes, des anciens combattants, etc. font des rapports donnant des nouvelles des membres des associations comme : le mariage, la mort, la naissance des habitants ou des problèmes dans la commune... Ce sont souvent des personnes âgées qui participent à ces associations. Il n'y a pas ou très peu des jeunes qui utilisent la maison culturelle de la commune.

Les KĐTM aussi doivent avoir l'équivalent d'une maison culturelle. Dans les cinq bâtiments Mulberry Lane, la communauté doit réserver une salle comme annexe de la maison culturelle pour servir les activités des associations sous la direction de *phường*.



Illustration 4-8 : L'association des femmes du Mulberry Lane fait le rapport le 20 chaque mois (photo Nguyễn Mai Huệ 2019)

Comme on peut le voir, le véritable objectif des espaces publics crées par les autorités à l'époque post-Đổi Mới était tout à des fins politiques. Cependant, ces espaces sont principalement utilisés par les personnes âgées. Nous montrerons ci-dessous comment les habitants utilisent d'autres types d'espaces publics de la ville pour leurs promenades.

b- Les pratiques des piétons urbains autour leurs espaces publics

- **Les piétons face au remplacement des marchés traditionnels par des marchés *modernes***

Pour les Vietnamiens en général et les habitants de Hà Nội en particulier, les marchés traditionnels constituent déjà un espace public de la communauté. Jusqu'à présent, cette tradition a été maintenue, même dans le centre historique, et elle est devenue une culture typique de Hà Nội. Dans notre enquête de terrain les trois quarts des habitants répondent qu'ils marchent pour faire des courses deux fois par jour.

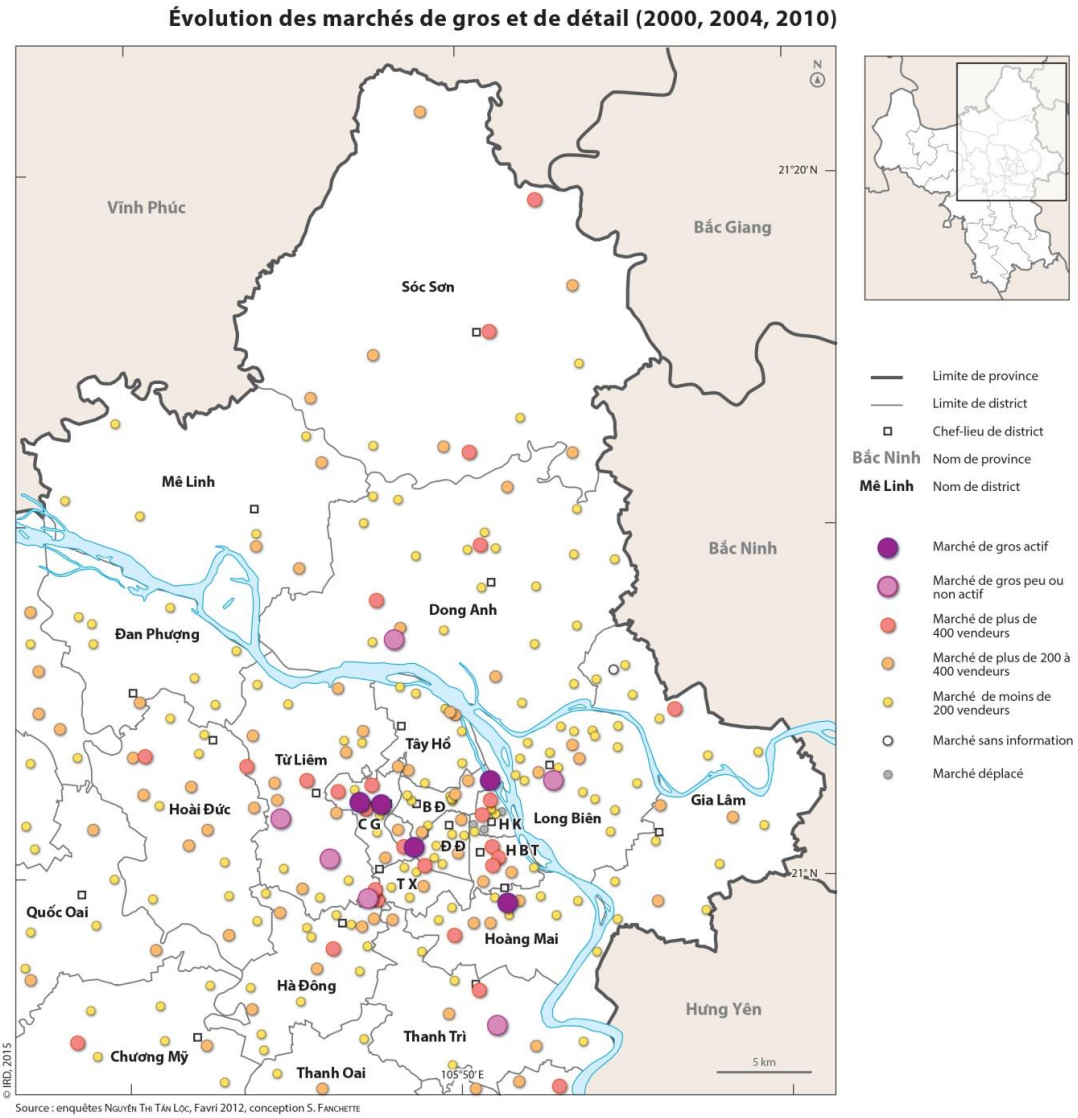
Au Viêt Nam, les habitants font leurs courses tous les jours pour avoir des aliments frais. Cette habitude perdure mais tend à prendre de nouvelles formes avec l'apparition de nouveaux genres de marchés. Par ailleurs, le marché est un lieu de sociabilité important du village vietnamien, c'est effectivement là que circulent les rumeurs, ragots et autres histoires qui font le charme de la vie villageoise.

En raison de la modernisation de la ville et pour améliorer la sécurité alimentaire de ses habitants, les pouvoirs publics construisent de nouveaux marchés. Ces nouveaux lieux permettent aussi de mieux concentrer et contrôler une offre parfois éparpillée, notamment sur les trottoirs. Un vaste programme a été préparé par les autorités mais il n'a été qu'incomplètement réalisé comme le précisent *P*. Moustier, Nguyễn TTL (voir carte n°4-4) :

> « Les autorités de Hà Nội ont lancé à partir de 2005 un vaste programme de destruction des marchés non permanents. 188 marchés devaient disparaître entre 2002 et 2005. Cela n'a finalement pas eu lieu, comme l'attestent les chiffres récents sur le nombre de marchés. En 2010, pour l'ancienne province de Hà Nội, on comptait 163 marchés de détail, et 410 si l'on prend l'ensemble de la nouvelle province. 87 marchés sont situés dans les anciens quartiers urbains, et 101 dans les nouveaux quartiers urbains. 66 sont considérés comme permanents, 213 semi permanents et 131 temporaires. Le plan du département du Commerce de 2010 à 2030 prévoit que seuls les marchés de plus de 10.000 m2 (c'est-à-dire pour les quartiers urbains, Hôm et Đồng Xuân), bénéficient d'investissements par les autorités municipales, les autres étant appelés à être remplacés par des supermarchés et magasins (Département of Trade, 2011). » *(P*. Moustier, Nguyễn TTL, in Fanchette 2015, pp.115-116*)*

Selon les statistiques de l'Institut de recherche sur le développement Socio-économique de Hà Nội, à la fin 2016, il y avait 454 marchés traditionnels dans la capitale, dont environ 160 marchés dans 12 arrondissements, représentant environ 35% du nombre total des marchés traditionnels de la ville. Plus de 40% de la nourriture quotidienne est encore achetée par les habitants des marchés traditionnels, environ 40% de la nourriture est achetée à des vendeurs ambulants. Au 30 novembre 2017, les arrondissements et districts de Hà Nội avaient

supprimé 47 marchés de « cóc »[9], portant ainsi le nombre total de marchés supprimés à 159 sur 213, soit 70%.



Carte 4-4 : Évolution des marchés de gros et en détail (2000, 2004, 2010) (source : Nguyễn Thị Tân Lộc, conception S. Fanchette in : Fanchette (eds) 2015)

Avec le développement de nouveaux points de consommation, les habitants ont davantage de choix, et de nouveaux types de consommation apparaissent (carte 4-4). On voit en effet de plus en plus de supermarchés ou de superettes ouvrir çà et là. À ce titre, on peut citer l'exemple de la chaîne de supermarchés et superettes Vin Mart qui, avec le soutien des autorités, participe de l'émergence de la « civilisation urbaine ». En 2019, Vingroup possède le plus grand réseau de vente au détail au Vietnam, avec environ 100 supermarchés Vinmart et 1.700 superettes. Le marché traditionnel est quant à lui, selon cette nouvelle idéologie urbaine, un des symboles de l' « ancien monde ».

[9] Un type de marche spontané, les vendeurs ici sont pour la plupart des pauvres qui viennent de la campagne

Pulliat (2012) a souligné que, bien que les revenus urbains à Hà Nội aient augmenté, les supermarchés sont toujours quatre fois moins nombreux que les marchés traditionnels et ils ne vendent pas de produits frais. En effet, les habitants continuent à faire leurs achats principalement sur les marchés formels ou informels, ou chez les vendeurs de rue. Elle a également affirmé qu'il y a une contradiction dans la distribution des produits alimentaires à Hà Nội, avec l'existence d'un réseau formel (de supermarchés), qui répond à la volonté de l'État de dessiner une ville moderne, et un réseau d'approvisionnement informel (de vendeurs ambulants) répondant aux besoins des citadins pour leurs courses quotidiennes, de proximité, surtout pour les produits frais. C'est particulièrement le cas pour les ménages les moins aisés qui n'ont pas accès au secteur modernisé, tandis que l'achat en supermarché est une pratique valorisée par la classe moyenne émergente (Pulliat, 2012). A cet égard, Hà Nội semble encore éloignée du modèle chinois où le commerce formel représente déjà 30 % de l'ensemble du commerce de détail (Landy, 2008).

Dans le cadre du processus de métropolisation opéré par la ville de Hà Nội, de nouveaux modes de vie et de nouvelles manières de consommer voient le jour. Le projet de *civilisation urbaine* des autorités passe par la transformation des espaces publics, au premier chef desquels on peut citer les marchés. Ces hauts-lieux de vie populaire sont peu à peu démantelés pour être remplacés par des marchés couverts ou des supermarchés. Pour l'instant, les autorités rencontrent d'importantes résistances et ne parviennent pas à faire table rase de ce patrimoine. Les marchés traditionnels sont fréquentés par toutes les couches sociales et les habitants sont très attachés à ces espaces. Les nouveaux supermarchés connaissent également un franc succès mais là encore, on n'y s'y rend pas nécessairement que pour faire ses courses.

- **La pratique des piétons autour de leurs nouveaux espaces publics**

Dans les nouveaux quartiers**,** de nouveaux espaces publics sont progressivement créés. Dans une ville très densément peuplée, marcher dans un supermarché, *shopping malls* ou dans un espace vert de KĐTM est considéré comme un loisir. Les nouveaux habitants utilisent en effet ces grandes surfaces et se les approprient rapidement. Tôt le matin ou en fin d'après-midi, des femmes pratiquent le tai-chi, tandis que d'autres discutent autour d'un *trà đá*.

Les parcs et autres abords des lacs à Hà Nội sont fréquentés par les habitants qui y pratiquent des activités sportives et de relaxation. Après observations, il est possible de d'esquisser une rapide sociologie de ces lieux. De nombreuses personnes âgées marchent vers 5 ou 6 heures du matin. Pendant la journée, les lieux sont désertés et il faut attendre 16 heures pour à nouveaux noter la présence de sexagénaires et septuagénaires. À partir de 20 heures on croise surtout des actifs ou des étudiants occupés jusque tard dans la journée.

Les centres commerciaux se développent de plus en plus à Hà Nội. Dans un contexte urbain où les rues ne favorisent pas les piétons et où manquent les espaces verts, la société vietnamienne produit un autre genre de marche : la promenade dans les centres commerciaux. On peut fréquemment voir des familles se promenant le week-end, les soirs après le dîner,

ou des jeunes profitant de ces espaces pour prendre des photos. Les centres commerciaux et les *malls* sont de nouveaux espaces publics et de nouveaux espaces piétonniers de la ville.
Gibert (2013) confirme cette pratique à Hồ Chí Minh Ville, selon elle : « on assiste non seulement à une réinvention de la culture de rue vietnamienne dans ces espaces, mais également à l'émergence de nouveaux espaces publics ». Ce qu'elle explique, non par les produits exposés, très chers pour la plupart des visiteurs, mais par la climatisation et la saturation des trottoirs. Pour elle :

> « les *malls* sont transformés en espace de promenade. Les pratiques des visiteurs détournent ainsi régulièrement l'espace du *mall* de son usage premier : on y vient pour se retrouver entre amis, se photographier, parfois même faire la sieste au frais, faire jouer les enfants et y faire ses photos de mariage, et autres pratiques traditionnellement dévolues à l'espace de la rue et des ruelles de quartier. Les allées des *malls* peuvent même se convertir en lieux de célébrations religieuses durant les fêtes du calendrier lunaire, afin de bénéficier de la fraicheur et de l'espace disponible, quand les rues de la ville sont saturées de véhicules » (Gibert, 2013).

Cependant, les centres commerciaux traditionnels, seulement conçus pour faire des achats reçoivent peu de visiteurs car les clients sont rebutés par le prix élevé des produits. Ces centres attirent peu de clients, ils devraient fermer ou changer le modèle comme les centres commerciaux de Parkson à Keangnam en 2016, et Grand Plaza Trần Duy Hưng en 2015. Les visiteurs ont tendance à se promener dans les nouveaux types de centre commerciaux (les *malls*) parce qu'ils peuvent profiter de cette ambiance pour faire plusieurs d'activités : se promener, faire du shopping, manger, boire du café, regarder des films, laissez les enfants jouer…
À travers l'analyse de cette sous partie 4.1.3, nous pouvons voir que :

+ Les villages urbanisés conservent toujours leurs espaces publics traditionnels (*đình, chùa, chợ*) dans le processus d'urbanisation, mais cet endroit n'est pas autant utilisé qu'avant. Les espaces publics hérités de l'époque coloniale sont principalement situés au centre de la ville de Hà Nội : places, parcs, grands boulevards et promenades – hérités de la planification coloniale. Ces espaces publics d'origine coloniale sont aujourd'hui largement réappropriés par le pouvoir politique en place qui en fait une vitrine pour ses messages de propagande
+ Les nouveaux espaces publics créés par les autorités servent pour des raisons politiques et ils sont utilisés par les personnes âgées. Les espaces publics traditionnels tels que les marchés ont été supprimés et remplacés par le système des supermarchés pour raison de « modernisation urbaine ». Cependant, il y a une différence entre la création d'espace public par les autorités et la pratique des citadins. Les habitants utilisent l'espace de marche d'une manière différente. Ils marchent toujours jusqu'au marché traditionnel ou se promènent dans les espaces de détente dans les nouvelles zones urbaines. De plus, le développement des centres commerciaux a créé un nouveau genre d'espace public pour les promenades des habitants.

4.2. Changements sociaux et modifications du rapport aux espaces publics piétonniers

4.2.1. Changements sociaux et nouveaux modes de vie dans les nouvelles zones urbaines : vers une vie « moderne »

a. De nouveaux modes de vie dans les nouvelles zones urbaines

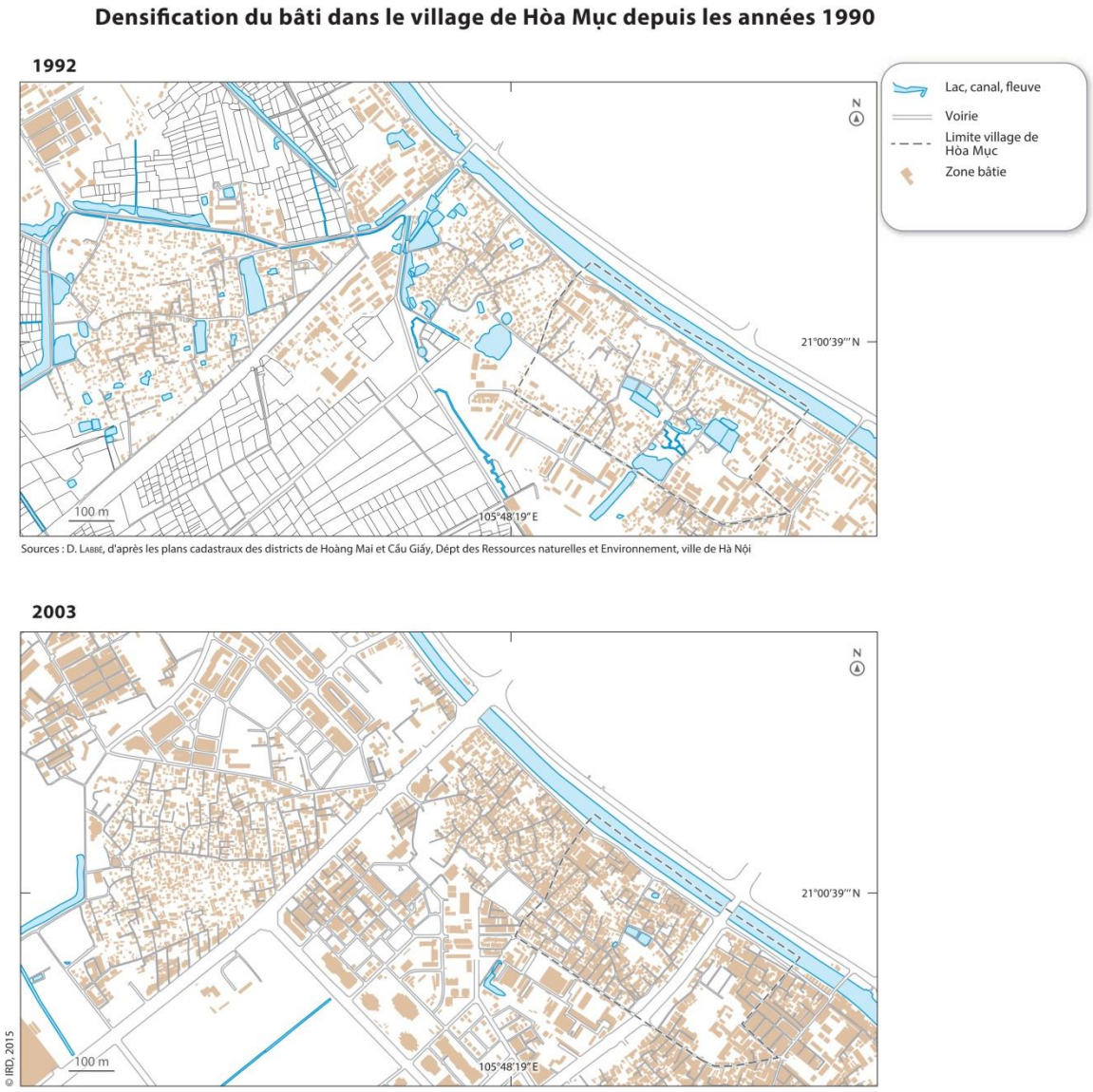
L'application du modèle des KTT (*Khu Tập Thể*, logements sociaux) financés par l'État à partir des années 1960 a été arrêtée avec le programme de libéralisation entré en vigueur en 1986. De 1986 à 2000, il n'y aura plus aucune nouvelle opération de logement social. Toutefois, dans les années suivantes, de nombreuses KĐTM (voir chapitre 1), financées par des investisseurs privés, seront construites. Hà Nội est devenue un immense chantier permanent. Elle a ainsi été transformée très fortement, de façon continue, par de multiples opérations périurbaines mais aussi par l'élargissement de sa limite administrative. Hà Nội a vécu une « fièvre immobilière » dans les années 2000, en acceptant une série de sites d'extension. Bien que les prix de l'immobilier soient déjà très élevés, le marché est resté tendu et croissant.

Ces programmes immobiliers ont été réalisés essentiellement dans les zones agricoles de la périphérie, remplissant aussi des espaces verts et des rizières très fertiles entre les villages (voir carte 4-5 ci-dessous, Labbé 2015). On ne voit que de grands bâtiments, de larges voies créées sur ces terres et les villages s'urbanisent à côté. Cela a non seulement augmenté la densité de la population, mais fait également apparaître de nouvelles classes sociales, et l'émergence de nouveaux problèmes urbains qualifiés de fléaux sociaux par le pouvoir (drogue, prostitution, jeux d'argent, etc.).

Les KĐTM attirent un grand nombre d'habitants dans de nouveaux secteurs. Cette redistribution de la population est nouvelle et participe de l'extension urbaine de Hà Nội. Avec ces nouveaux types d'habitat, c'est toute l'économie locale qui est revue pour répondre aux demandes de consommation et de loisir des habitants (salles de sport, parcs, commerces, etc.). En termes de marketing et de promotion immobilière, les opérateurs et aménageurs parlent de « package » car les quartiers sont en compétition les uns les autres et doivent donc se distinguer par les services et autres aménités qu'ils proposent.

Sur le plan social, on observe une diversification des classes sociales dans un contexte où la classe moyenne vietnamienne émerge mais reste encore réduite. Les classes moyennes supérieures vont davantage choisir des KĐTM de *haut standing* et parmi elles, les individus ayant étudié ou travaillé à l'étranger s'orientent vers un mode de vie « international » qu'ils jugent *civilisé* et *moderne*. Sans aller jusqu'à dire que la structure familiale traditionnelle est déstructurée par l'importation de ces nouveaux modèles urbains, on observe qu'il y a moins de générations sous un même toit et que l'individualisation des modes de vie est de plus en plus importante. Pour les KĐTM plus basiques, l'accent est mis par les opérateurs sur la

sécurité (gardiennage), la qualité des infrastructures, des ascenseurs, des parkings ou encore sur la gestion des ordures et l'évacuation des eaux usées.



Carte 4- 5 : La nouvelle zone urbaine KĐTM Trung Hòa- Nhân Chính et les villages attenants Hòa Mục et Trung Kính Hạ (source : D. Labbe, in : Fanchette (eds) 2015)

L'organisation de la famille et la cohabitation entre les membres apparaît modifiée par l'émergence de nouvelles formes d'habitat comme les KĐTM. Dans ces zones d'habitats collectifs s'apparentant à certains égards à des « *gated communities* », on observe un éclatement spatial de la cellule familiale dont les membres ont en effet tendance à se disperser dans plusieurs appartements au sein du KĐTM. Revendiquant le droit à plus de liberté sans pour autant se soustraire à leur devoir de piété familiale, les jeunes générations peuvent effectivement choisir de ne plus vivre sous le même toit que leurs parents. Néanmoins, cette

situation concerne principalement la classe moyenne vietnamienne (environ 13% de la population en 2018[10]). Formés en Occident et n'ayant pas connu la période pré- Đổi Mới, ces individus disposant de revenus confortables aspirent en effet à une autre modernité largement empreinte de valeurs allogènes et mondialisées. Dans les KĐTM de standing moins élevé et davantage habités par des catégories sociales plus modestes, cette décohabitation familiale s'observe beaucoup moins (par exemple à Victoria à Văn Phú, Hà Đông selon notre observation).

a. La présence des piétons dans les nouveaux quartiers « modernes »

L'apparition de nouvelles classes sociales fait émerger de nouvelles représentations de l'espace public. Dans les nouveaux quartiers de haut standing, l'architecture participe du processus de différenciation sociale recherchée par les nouveaux riches. Ainsi, on peut observer des formes haussmanniennes mêlées à de l'architecture contemporaine. La polarisation sociale est donc lisible à travers l'architecture des KĐTM. De nouvelles zones urbaines (KĐTM ou une partie de la KĐTM) conceptualisées sur le modèle de *gated communities* accueillent les franges supérieures de la société. Ces zones, lorsqu'elles sont habitées, c'est-à-dire lorsqu'elles ne sont pas seulement un objet de spéculation foncière, le sont en effet le plus souvent, mais pas seulement, par des catégories socio-professionnelles supérieures proches du pouvoir et/ou des affaires.

Par ailleurs, les KĐTM ne sont pas intégrées dans leur environnement. Des barrières, des gardiens ou tout simplement de puissantes infrastructures de transport les éloignent des villages alentours, qui sont d'ailleurs complètement ignorés dans les plans d'aménagement. Parler de fragmentation apparaît inapproprié puisque ces zones entretiennent malgré tout des relations sociales avec leurs marges (personnel d'entretien venant des villages alentours, *idem* pour les femmes de ménages, etc.) comme le notent D. Labbé et J. A. Boudreau (2011). Ainsi, ces nouveaux espaces urbains font autant référence à des canons esthétiques et pratiques occidentalisés qu'à un mélange global/local. On peut aussi parler de *gated communities* pour qualifier ces nouveaux espaces. Par ailleurs, du fait de leur localisation le long des grands axes routiers, ces KĐTM favorisent le « tout voiture » ainsi que l'éclatement et la dispersion des quartiers, ce qui pose un problème en matière d'installation et d'aménagement de services en réseau. Dans ce contexte, les mobilités piétonnes sont également remises en cause, tout du moins en ce qui concerne les déplacements inter-villages.

[10] Banque Mondiale, 2018, cite par Service Economique de Hà Nội « *Aujourd'hui, la tranche de la population vietnamienne qui « consomme », c'est-à-dire qui détient au moins 5,5 USD de revenu disponible par personne et par jour, est majoritaire : 70% de la population n'est plus économiquement vulnérable (soit 64 millions de personnes). Parmi elle, 13% de la population représente la classe moyenne (soit 12 millions de personnes) avec plus de 15 USD de revenu disponible par personne par jour. Cette classe moyenne augmente rapidement, de 1,5 million de personnes chaque année depuis 2014* ».



Illustration 4-9 : La porte d'entrée de la KĐTM Ciputra (source : Ciputra)

Néanmoins, les KĐTM basiques sont moins repliées sur elles-mêmes et entretiennent souvent d'importantes relations avec les quartiers attenants. Les modes de vie de leurs habitants sont d'ailleurs assez proches de ceux observés dans les villages. Des marchés temporaires se développent sur les espaces publics et sur les trottoirs de ces KĐTM. On peut parler de « villages verticaux ». Deux pratiques de marches peuvent être associées à ces modes de vie : celle des employés travaillant dans les KĐTM à la pause méridienne et celle des habitants des tours, adultes et enfants.

Dans les KĐTM, à midi, on voit des employés de bureaux rejoindre à pied de petites cantines de rue ou des restaurants. Dans les KĐTM, la plupart des maisons proposent des espaces à louer pour des agences, restaurants, commerces... On peut voir, par exemple, plein de restaurants et de cafés qui servent aux employés à midi dans la KĐTM Trung Hòa Nhân Chính – une KĐTM basique (qui a été construite dans les années 2000). A l'exception des KĐTM *gated comunities* comme Ciputra, la plupart des villas ou des tours dans les KĐTM louent le rez-de-chaussée à des agences, commerces ou restaurants.

Dans les tours Mulberry Lane de la KĐTM Mỗ Lao (qui vient d'être construite et s'est ouverte en 2013). Nous avons rencontré une vingtaine de femmes de ménage et de femmes au foyer qui habitent avec leurs enfants et qui s'occupent de garder les petits-enfants. Au Vietnam, ce sont souvent les grands-parents qui s'occupent des enfants. Dans ce quartier, plusieurs femmes discutent dans un groupe à 16 heures, elles viennent de la campagne pour s'occuper des enfants. Elles se lèvent à 5 heures du matin, font quelques exercices matinaux, marchent un petit kilomètre puis déposent les enfants à l'école et se rendent au marché, le tout à pied. À 16 heures, elles récupèrent les enfants à l'école. Aucune d'entre elles ne sait conduire une moto. Par ailleurs, toutes sont d'accord pour dire que si le petit commerce disparaît, le quartier sera difficilement vivable pour elles.

Des années 1990, les enfants sortaient pour jouer dans leur quartier ou aller à l'école à pied tranquillement. Depuis les années 2000, la criminalité augmente, la circulation est plus dangereuse, les parents doivent surveiller leurs enfants plus qu'avant. Par conséquent, vivre en appartement dans des tours qui ont des gardiens les rend plus à l'aise pour laisser les enfants marcher à l'intérieur des bâtiments.

Dans les *chung cư* (les tours dans les KĐTM), des enfants d'environ 6-15 ans circulent librement ou vont aux magasins de ces tours pour acheter des produits pour leurs parents. Au Vietnam, les cours supplémentaires ou de formation continue pour les enfants comme les adultes continuent le soir et les weekends. Les classes de musique, peinture ou langues sont bien installées pour accueillir les enfants. Les parents se sentent en sécurité pour que les enfants aillent aux cours du soir sans accompagnement, comme avant.

Les logements ne servent seulement d'habitation, ils servent à des activités commerçantes et à des services pour la communauté. Pour acheter des produits en ville, il faut prendre la moto ou un taxi, mais pour acheter des produits dans les petits commerces des tours, on n'a même pas besoin de se déplacer : les commis peuvent livrer gratuitement et à pied, sous quelques heures. Les habitants font plus confiance aux commerces de leurs bâtiments qu'aux autres parce qu'ils sont des voisins.

Dans les groupes de tours dont le rez-de-chaussée est public, on voit se promener dans la journée des mères avec leurs enfants ou des personnes âgées.

b. Les piétons face au retour de culture de rue dans les nouvelles zones urbaines

L'utilisation des espaces publics et communs paraît souvent révélatrice d'une culture rurale traditionnelle que décrit ainsi Trần Ngọc Thêm, (2001) :

> « Le comportement paysan et le caractère campagnard qui coulent dans la veine du citadin vietnamien font partie de sa nature intime et n'attendent qu'une circonstance favorable pour s'extérioriser. Il y a seulement quelques années, juste avant le développement de l'économie de marché, dans les villes du Vietnam, dès qu'il y a un morceau de terrain de libre, les gens le bêchent, le retournent pour y planter toutes sortes de végétaux comestibles. Aux étages des immeubles, les gens se serrent, réduisent la surface de la cuisine ou de leurs commodités pour élever de la volaille, voire des cochons. Cela a été une véritable " ruralisation de la ville " » (Trần Ngọc Thêm, 2001, p.301)

Dans ces nouveaux quartiers, le rez-de-chaussée est utilisé à des fins commerciales. Les habitants de certains quartiers conservent leurs habitudes villageoises et organisent des fêtes dans les couloirs des résidences ou utilisent ces mêmes couloirs pour un usage parfaitement privé.



Illustration 4-10 : Une fête des familles dans le couloir 33eme étage de bâtiment Victoria - KĐTM Văn Phú, Hà Đông (photo Nguyễn Mai Huệ 2018)

Des salons de beauté s'ouvrent dans les appartements, des échoppes de thé également. En fait, on retrouve toute la vie commerciale des villages, mais dans les étages… On estime qu'il y a des centaines des commerces informels dans les cinq bâtiments Mulberry Lane (des tours) de la KĐTM Mỗ Lao - un quartier moderne qui compte environ deux mille familles. Mon entretien en 2018 avec madame T, 60 ans, vend du café, du poivre et des avocats dans les cinq bâtiments de Mulberry Lane qui vient de Dak Lak, une ville du sud du Vietnam très connue pour son café et son poivre. Elle m'a dit qu'elle doit s'adonner à cette petite activité afin d'aider sa fille à élever ses enfants. Le soir, elle va au groupe de danse pour communiquer avec les clients. Elle se rend également chez les clients/habitants pour les livrer en denrées.

Les personnes âgées profitent des couloirs ou des grands espaces du rez-de-chaussée pour créer des groupes de danse et pratiquer le tai-chi ou la gymnastique. Dans les KĐTM de « haut standing », les relations interpersonnelles sont moins développées.



Illustration 4-11 : Group de danse au rez-de-chaussée des 5 bâtiments de 27 étages Mulberry Lane (haut standing) - KĐTM Mỗ Lao (photo Nguyễn Mai Huệ, 2019)

Avec l'apparition des nouveaux quartiers *modernes*, la forme de la ville a changé très rapidement. La pratique des citadins évolue et est plus diversifié. La modalité des KĐTM réussit partiellement à établir une nouvelle culture urbaine caractérisée par la commercialisation et la diversification. Elle a créé une société urbaine plus dynamique



Illustration 4-12 : Échoppes de thé sur les trottoirs du quartier « moderne » Mỗ Lao (photo Nguyễn Mai Huệ, 2018)

La loi logement de 2014, entrée en vigueur le 1er juillet 2015, a interdit l'utilisation des appartements d'immeuble collectif à des fins non résidentielles. Cependant, des appartements des immeubles collectifs sont fréquemment utilisés à des fins commerciales dans les KĐTM

les plus basiques et même dans les tours « haut standing », comme par exemple les tours Mulberry Lane ou les tours Season Avenue de la KĐTM Mỗ Lao. Des parties communes comme les couloirs d'immeubles collectif dans des KĐTM basiques sont parfois utilisés à des fins privées ou commerciales.



Illustration 4-13 : Petits commerces dans le couloir d'un immeuble collectif KĐTM Nam Trung Yên (source : journal Nhandan, 2012)

Pendant les programmes de « nettoyage » des trottoirs, des commerces se sont déplacés vers les parties communes à l'intérieur d'immeubles collectifs comme les couloirs, les entrées de bâtiments, les escaliers, ce qui surcharge ces espaces communs.

Quand le programme de « nettoyage » des trottoirs en 2017 a commencé, environ une douzaine de restaurants se sont installés dans les immeubles ND6 et ND5 (KĐTM Trung Hòa - Nhân Chính ; Dantri, 2017). Tous les coins des bâtiments sont utilisés par les restaurants pour installer des tables et des chaises et pour servir à faire la cuisine. Dans l'un, on vend du riz dans le garage, des vermicelles de poisson et du *bún riêu* dans les couloirs du deuxième au quatrième étage, etc. Pour éviter les problèmes avec les autorités, les panneaux publicitaires sont remplacés par les serveurs des restaurants qui appellent les clients devant l'immeuble et les guident pour entrer dans les restaurants. Certains restaurants sont situés aux étages supérieurs et les clients sont obligés de prendre l'ascenseur (Dantri, 2017). La plupart des chefs cuisiniers sont des résidents de l'immeuble, alors leurs voisins acceptent également de leur prêter des espaces communs pour qu'ils puissent faire du commerce. Habituellement, ils n'ouvrent qu'entre 11h et 14h pour répondre aux besoins de déjeuner des personnes travaillant dans les bureaux de la KĐTM. Cependant, ces actions à l'encontre des

commerces sur les trottoirs ne durent généralement que quelques semaines. Lorsque les autorités locales arrêtent de « nettoyer » les trottoirs, les restaurants retournent à leur ancienne place.



Illustration 4-14 : Les restaurants utilisent l'espace des escaliers de l'immeuble ND6 – KĐTM Trung Hòa Nhân Chính (source : Dantri, 2017)

Dans le cadre de la politique de modernisation de la ville, les autorités ont fait démolir le marché traditionnel de Trung Hòa en 2009. Ce dernier a été déplacé au sous-sol d'un immeuble mais il peine à attirer les clients. Les habitants préfèrent acheter dans les deux marchés spontanés de Trung Hòa - Nhân Chính. On observe dans ce nouveau quartier que le petit parc devient progressivement un petit marché. La plupart des acheteurs sont des employés. Ils rentrent à la maison à l'heure de pointe et peuvent passer au marché en moto pour acheter des légumes, du poisson, etc. C'est très pratique, ils n'ont pas besoin de garer la moto ou la voiture au parking. Les personnes âgées ont l'habitude d'acheter dans les marchés traditionnels et aux marchés *cóc* qui s'installent dans les rues en dehors des bâtiments modernes. Certains pensent que ces marchés sont moins chers que le supermarché et que la nourriture y est plus fraiche.

S'il doit choisir entre le marché traditionnel et le marché spontané pour acheter des produits, le consommateur moyen choisira les vendeurs qu'il connait et qui lui garantissent leur qualité. Les vendeurs le savent et ils se feront un plaisir de rencontrer des acheteurs, de les appeler par leur nom et de leur poser des questions. Progressivement, les acheteurs leur font

confiance. Si l'acheteur a confiance, il n'achètera que chez ces vendeurs qui connaissent leurs habitudes alimentaires, et leur présentent les meilleurs plats du jour. Ensuite, les acheteurs vont présenter ces vendeurs à leurs amis. C'est une autre façon de s'assurer qu'ils ont acheté des aliments sains.



Illustration 4-15 : Le marché spontané dans la KĐTM Trung Hòa-Nhân Chính 2018 (photo Nguyễn Mai Huệ)

Le centre commercial – Mơ Market (situé dans le sous-sol du bâtiment de 25 étages, anciennement connu sous le nom de Mơ traditionnel) reçoit peu de clients. Le marché compte 1.200 espaces commerciaux, mais après une année de fonctionnement, il n'y a que 300 magasins ouverts. Les villas, les maisons-tubes dans les KĐTM servent aussi à des fins commerciales : Celles de la KĐTM Trung Hòa sont occupées par des gens qui y vivent depuis longtemps et 100% des rez-de-chaussée des villas et maisons-tubes sont utilisés à des fins commerciales. Dans certaines KĐTM encore en construction, les rez-de-chaussée des maisons servent de temps en temps à des fins commerciales.

De nombreuses familles vivant dans les KĐTM viennent de villages ruraux de Hà Nội ou d'ailleurs qui sont connu pour leurs produits alimentaires. Quand ils viennent y vivre, ils vendent de la nourriture de leur campagne, que leurs familles continuent de produire là-bas pour alimenter leurs petits commerces dans l'immeuble : poulets, canards, légumes, etc. On peut voir une nouvelle ville marchandise où le mode de vie communautaire traditionnel réapparaît dans les nouvelles formes urbaines. Cela veut dire que la caractéristique de Hà Nội comme cité marchande ne change pas, même si la forme de la nouvelle zone urbaine ne ressemble pas à une ville marchande traditionnelle.

4.2.2. Les villages urbains face aux restructurations socio-spatiales

a. Changements de mode de vie dans les villages urbanisés

La haie de bambou comme mur d'enceinte et l'unique porte d'entrée du village sont l'expression de la communauté et de l'autonomie du village. Les villages existaient assez séparément les uns des autres et avaient un peu d'indépendance à l'époque de la dynastie féodale. Chaque village était un petit « royaume » avec ses propres lois (appelées *hương ước*) et sa propre « *tiểu triều đình* » (petite dynastie). Cet isolement a créé une tradition « *phép vua thua lệ làng* » (les lois du roi sous les règles du village), ce qui témoigne d'une relation

démocratique particulière entre l'État féodal et le village du Vietnam (Trần Ngọc Thêm , 1997).

Il est intéressant ici de comparer les villages du Nord avec ceux du Sud du Viêt Nam : Si le village du Nord est fermé et autonome, les villages du Sud sont plus ouverts : ils ne possèdent pas de haie de bambou comme un mur d'enceinte, ou très rarement, et ils ont donc plusieurs entrées. Il n'y a pas de règles propres (*hương ước*) comme dans les villages du Nord. Les villages du Sud s'étendent sur plusieurs kilomètres le long de canaux et de routes. Les maisons sont séparées les unes des autres par des jardins et des canaux. Les tombes des ancêtres sont souvent creusées dans le jardin près de la maison. L'espace ouvert des villages du Sud a permis l'indépendance des familles du village, évité les ingérences, les regards des voisins et le contrôle de la communauté villageoise (Phan An, 2015).

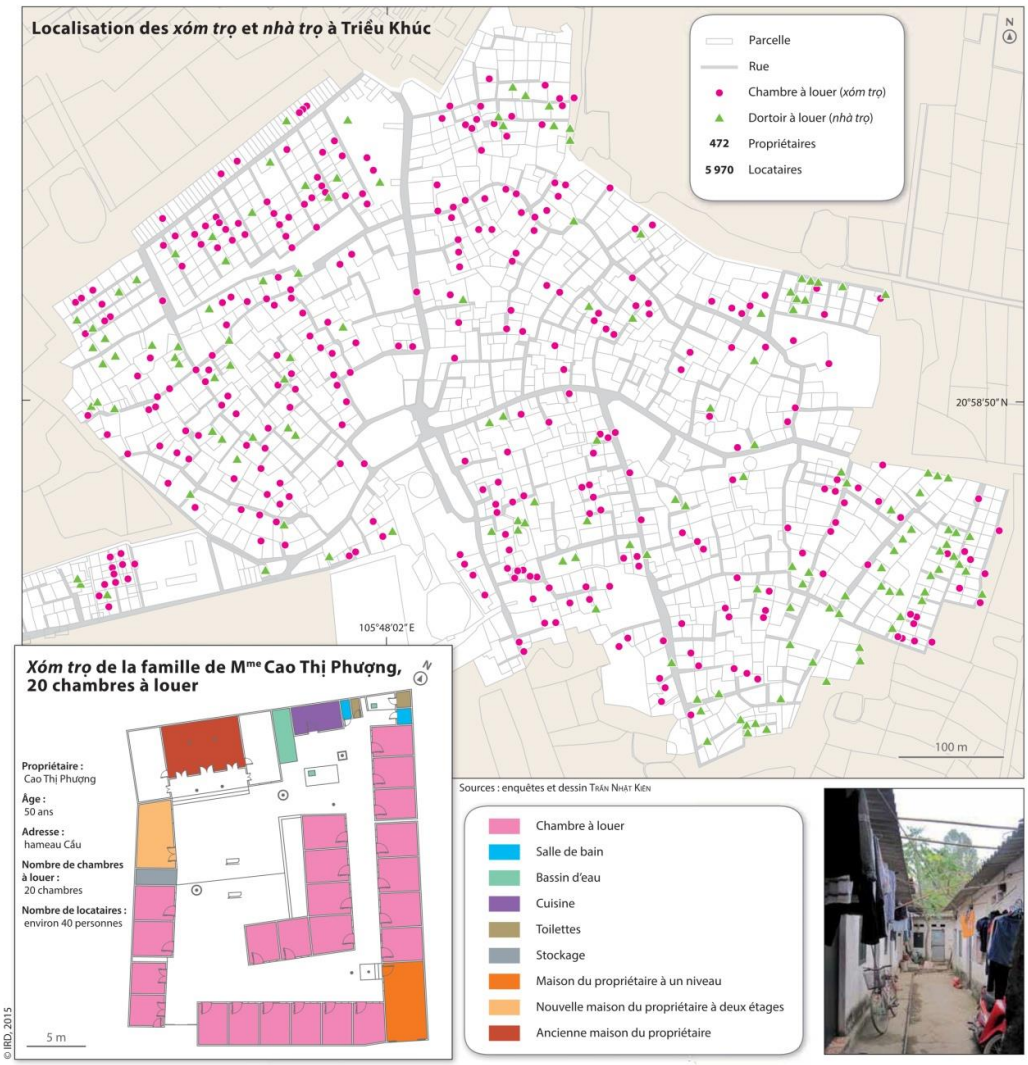
Dans le processus d'urbanisation, la zone périurbaine de Hà Nội est le lieu de transition de rural à urbain. On peut voir s'y mélanger les habitants et des modes de vie à la fois ruraux et urbains. Les quartiers périurbains sont la zone d'installation de la plupart des migrants qui viennent de la campagne (voir chapitre 2).

Ex : Le village Mỗ Lao et le village Trung Hòa sont devenus des villages périurbains à différentes périodes : le village Trung Hòa dans les années 2000, le village Mỗ Lao dans les années 2010.

L'urbanisation a diversifié les groupes sociaux avec les nouvelles populations rejoignant cette zone périurbaine. La structure résidentielle originale de cette zone, est plus diverse que celles de la campagne et de la zone centrale, parce qu'elle compte souvent une partie d'agriculteurs ainsi que d'autres groupes urbains comme les fonctionnaires, les artisans, les petits commerçants…

Ces nouveaux groupes de population rendent la structure de la population plus complexe ainsi que les relations sociales qui les unissent. Les migrants venant des zones rurales pour travailler s'installent temporairement dans les zones périurbaines car les loyers y sont moins chers que dans les zones plus centrales. Et pour cette même raison, un autre groupe d'arrivants est formé par des résidents du centre-ville qui déménagent vers la périphérie pour améliorer leur logement, car ceux des vieux quartiers sont trop petits. La zone périurbaine est également assez proche des zones industrielles, où de nombreux travailleurs migrants viennent travailler et ont besoin d'un logement. Pour les étudiants des universités qui veulent s'installer à côté de l'université, la zone périurbaine est un lieu de séjour idéal.

Dans les villages urbanisés, on voit actuellement un mélange de populations qui cohabitent dans une même ruelle : des migrants, des locaux, des ménages pauvres et des classes moyennes. On ne peut donc pas parler complètement de ségrégations socio-spatiales à Hà Nội. Pourtant, les relations entre voisins sont renouvelées par rapport à celles qui pouvaient être observées dans les anciens villages agricoles. Ces relations sont plus distantes, les membres d'un ménage sont plus indépendants, selon notre observation.



Carte 4-6 : Localisation des xóm trọ et nhà trọ à Triều Khúc (source : Trần Nhật Kiên, in : Fanchette (eds) 2015)

Les villages intégrés dans les arrondissements urbains subissent ainsi un double processus de densification : l'urbanisation *in situ* et la métropolisation. Le premier est lié à l'élévation des bâtiments dans le cœur villageois, sous l'effet de la fragmentation des parcelles de résidence, pour les jeunes couples villageois ou les migrants.

Le second est lié à l'installation d'infrastructures urbaines par les autorités des *phường* sur les terres agricoles ou sur les terres des étangs remblayés.

Les paysans ne font plus d'agriculture, ils doivent chercher d'autres activités pour subvenir à leurs besoins. Les solutions privilégiées consistent généralement à construire de petites maisons à louer aux étudiants (*nhà trọ*) ou aux travailleurs provinciaux. Des commerces et des petites entreprises peuvent également voir le jour (karaoké, internet, etc.). Les autorités encouragent les paysans qui ont perdu leur terre agricole à se tourner vers d'autres activités comme les salons de beauté, les garages, la restauration, etc. A Trung Hòa et Mỗ Lao, des villageois peuvent occuper des fonctions administratives au sein de la commune.

b. Les piétons dans les villages urbanisés

L'urbanisation de Hà Nội à travers les périodes différentes a modifié la structure traditionnelle de l'espace du village et les caractéristiques de l'ancienne vie urbaine du Viêt Nam. L'impact de l'économie de marché a modifié la vie matérielle et spirituelle des habitants des banlieues et des zones périurbaines. Les villages urbanisés ont perdu tous les espaces verts dans le processus d'urbanisation (voir chapitre 2), les habitants profitent des espaces verts de la KĐTM voisine, un lac ou un petit parc pour marcher le matin et le soir sur de grands trottoirs à l'ombre des arbres.

En revanche, le réseau de ruelles des villages urbanisés et leur espace public traditionnel subsistent malgré le processus d'urbanisation et servent à la marche comme aux véhicules à deux roues. Les habitants des villages urbanisés ne peuvent pas utiliser de voiture. Les services urbains doivent également utiliser des motos pour les services de collecte des déchets, les services d'incendie, d'ambulance...

Comme l'illustrent les villages de Trung Kính Hạ et Phùng Khoang depuis les années 2000, la rue principale du village devient la rue commerçante. Les habitants qui possèdent des habitations donnant sur la rue profitent de cette situation pour découper leurs habitations en petits lots et pour les louer à d'autres individus. Ces lots peuvent aussi être vendus ou aménagés en *nhà trọ* pour donner à louer aux étudiants ou aux ouvriers. Dans cette rue, la marche à pied est le mode de déplacement privilégié. Les étudiants s'installent souvent dans les *nhà trọ* juste à côté de leur école, ils marchent tous les jours pour aller à l'école. Les femmes de ménages des tours de Mulberry Lane, de la KĐTM Mỗ Lao, s'installent dans les *nhà trọ* juste à côté et marchent pour aller au travail tous les jours.

Le système de ruelles des villages- urbanisés est devenu un espace de loisir des villageois. Mais on voit que cet espace public est encombré par des véhicules motorisés qui profitent des ruelles du village pour passer, surtout aux heures de pointe. Les véhicules à deux-roues passent par les nombreuses petites ruelles utilisées comme raccourci pour éviter les embouteillages. La vie des habitants est bouleversée par le bruit des véhicules. Les ruelles sont rendues très dangereuses pour les piétons surtout les jeunes enfants et les personnes âgées. A certains endroits, des habitants ont mis en place des barrières pour arrêter les motos comme dans la ruelle 31/12 de la rue Phan Đình Giót (arrondissement de Thanh Xuân) en 2019 (Congannhandan,2019). Chaque jour, de nombreux motocyclistes l'empruntent comme raccourci, surtout aux heures de pointe (illustration 4-16).



Illustration 4-16 : La barrière de la ruelle 31/12 de la rue Phan Đình Giót -Thanh Xuân pour empêcher les véhicules motorisés de passer aux heures de pointe (photo : journal Tienphong, 2019)

En outre, les ruelles sont également utilisées comme un endroit de repli pour éviter les policiers. Lors de programme de « *nettoyage* » des trottoirs, les motos et les vendeurs s'installent dans les ruelles juste à côté des rues où le stationnement des motos est interdit pour éviter l'équipe de police de l'ordre urbain. En 2008, le programme d'interdiction du stationnement sur les trottoirs de nombreuses rues de Hà Nội a été lancé par le décret 02/2008/QĐ-UBND (voir chapitre 2), et des petites ruelles ont été rapidement utilisées pour garer les motos. Les ruelles des villages urbanisés sont depuis longtemps congestionnées en raison de leur petite taille et du grand nombre de passants et elles sont rendues plus étroites en raison des véhicules en stationnement. De nombreux chauffeurs de taxi-moto ou vendeurs se sont déplacés de la rue vers les ruelles pour attendre les clients (Dantri, 2008). Car les petites ruelles - héritage des villages ne sont pas prises en compte dans les programmes de « *nettoyage* » des trottoirs de la ville. Et dans certaines petites ruelles, il y a en plus des petits restaurants qui en occupent une partie avec des tables et des chaises. Quand un vendeur ambulant installe son activité dans l'espace situé devant la porte d'une maison, il a passé auparavant un accord avec le propriétaire de la maison pour qu'il l'autorise ou pour louer temporairement la place devant sa maison. Parfois, différents vendeurs de rue s'installent au même endroit à des moments différents pendant la journée. Les vendeurs ont passé des compromis entre eux et avec les propriétaires de la maison (A. Kim, 2014, Kientrucvietnam, 2016). Lorsqu'il y a des actions de *nettoyage* des trottoirs, les ruelles semblent surchargées et les piétons doivent marcher en évitant les motos et les tables et chaises des restaurants.

Conclusion du Chapitre 4 :

Le changement urbain rapide au cours des dernières années a produit de nouveaux espaces pour la marche. L'espace public piétons s'est transformé sous l'effet de la nouvelle pratique urbaine, qui a changé le concept de ville.

L'urbanisation a changé fortement la structure des villages périurbains de Hà Nội. Les villages ont été fortement touchés par le processus d'urbanisation entraînant une modification de la structure des routes villageoises qui ont été bétonnés. Mais les anciens espaces publics du village ont été conservés pendant processus d'urbanisation et, en raison de leur petite taille, les voitures ne peuvent pas circuler à l'intérieur des villages.

En raison de l'augmentation du nombre d'immigrants, le mode de vie du village est moins cohérent et plus indépendant. Dans les villages qui viennent d'être intégrés aux arrondissements, on voit des mélanges de groupes sociaux avec des nouvelles habitudes.

À l'heure de pointe, les petites ruelles des villages urbanises sont utilisées comme raccourci par les véhicules à deux-roues pour éviter les embouteillages. Ceci est très dangereux pour les piétons et les activités dans les ruelles - espace public de la communauté.

Dans les KĐTM, les modes de vie changent et de nouveaux types de marche sont progressivement créés. Dans les tours des KĐTM avec des gens qui viennent de différents endroits, les relations sociales sont moins développées que dans les villages. Dans les KĐTM basiques, des espaces communs et des couloirs sont utilisés pour des activités privées. Dans les nouveaux espaces verticaux de la ville, nous pouvons voir des piétons livrer des marchandises, des enfants marcher pour aller aux cours- extra-scolaires, des services de coiffure, des magasins d'alimentation, des activités socio–éducatives qui se multiplient. Les tours des KĐTM ne sont pas seulement des lieux de résidence privée, mais elles servent aussi à des fins de commerce. Des relations sociales s'organisent. Les femmes de ménage ou les grands-parents emmènent les enfants à l'école, par exemple. On retrouve la vie d'un village mais à la verticale. Une nouvelle forme urbaine est née et de nouveaux types de piétons sont apparus dans le village vertical. La fonction commerciale d'une ville marchande traditionnelle continue dans les KĐTM, on peut voir la naissance d'une ville marchande verticale dans les nouvelles zones urbaines.

L'émergence des nouvelles classes sociales avec de nouvelles habitudes participe de la nouvelle image de Hà Nội. Elle a créé de nouvelles pratiques de marche à pied.

Il y a une différence entre la création d'espace public par les autorités et la pratique des citadins. Les villages urbanisés conservent toujours leurs espaces publics traditionnels (*đình, chùa, chợ*) dans le processus d'urbanisation, mais cet endroit n'est plus autant utilisé qu'avant. Les espaces publics hérités de l'époque coloniale sont principalement situés au centre de la ville de Hà Nội : places, parcs, grands boulevards et promenades. Ces espaces publics d'origine coloniale sont aujourd'hui largement réappropriés par le pouvoir politique qui en fait une vitrine pour ses messages de propagande. Les nouveaux espaces publics créés par les

autorités (maison culturelle) servent pour des raisons politiques et ils sont utilisés par les personnes âgées. Le projet de modernisation des marchés traditionnels - où les gens marcheraient quotidiennement pour acheter de la nourriture – qui devait éliminer les marchés spontanés n'a pas réussi. Les gens ont gardé l'habitude d'acheter dans les marchés spontanés, la plupart entre eux profitent de leurs trajets, le matin ou le soir, pour faire des courses. Dans les rues des KĐTM, les vendeurs ambulants continuent de créer des marchés spontanés pour répondre aux besoins des gens. L'émergence des supermarchés et des centres commerciaux a cependant créé de nouveaux espaces de promenade publique dans la ville qui manque d'espaces verts.

Tableau 4- 1 : NORMES NATIONALES SUR LES NOUVELLES COMMUNES RURALES AU COURS DE LA PÉRIODE 2016-2020, URBANISATION ET INFRASTRUCTURE SOCIALE-ÉCONOMIQUE

(Publié par la décision n ° 1980/QĐ-TTg le 17 /10 /2016 du Premier ministre, traduction par Nguyễn Mai Huệ)

I. URBANISATION

N^0	Nom du critère	Contenu des Critères	Critères générales	Critères selon région						
				Midlands et montagnes du Nord	Delta Fleuve Rouge	Nord du Centre	Côtier Sud du Centre	Tây Nguyên	Est du Sud	Delta Mekong
1	Urbanisation	1.1. Faire approuver et publier à temps la planification générale de la construction des communes	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu
		1.2. Promulguer des règlements sur la gestion des projets de construction des communes et organiser la mise en œuvre comme prévu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu

II. INFRASTRUCTURE SOCIALE-ÉCONOMIQUE

N^0	Nom du critère	Contenu des Critères	Critères générales	Critères selon région						
				Midlands et montagnes du Nord	Delta Fleuve Rouge	Nord du Centre	Côtier Sud du Centre	Tây Nguyên	Est du Sud	Delta Mekong
2	Transport	2.1. Les routes communales et les routes reliant les centres des communes aux routes de district sont asphaltées ou bétonnées, garantissant ainsi aux véhicules automobiles une circulation commode toute l'année.	Le Comité populaire de la province spécifie, en fonction de la planification, les conditions pratiques, les besoins de développement socio-économique, en assurant la connectivité du système de transport dans la région.							
		2.2. Les routes principales des hameaux, et les routes inter-hameaux sont au moins solidifiées, ce qui permet aux véhicules automobiles de circuler facilement toute l'année.								
		2.3. Les routes et les hameaux sont propres et ne sont pas boueuses pendant la saison des pluies								

		2.4. La principale route du champ intérieur assure un transport pratique toute l'année								
3	Irrigation	3.1. Le pourcentage de terres agricoles irriguées et drainées atteint 80% ou plus	Le Comité populaire de la province a pour objectif d'assurer la restructuration du secteur agricole, son adaptation au changement climatique et la mise en place d'un développement durable des zones de production agricole.							
		3.2. Assurer toutes les conditions pour répondre aux besoins de la population, conformément aux dispositions sur la prévention des catastrophes au niveau local	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu
4	Electricité	4.1. Système électrique mis aux normes	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu	Obtenu
		4.2. Taux de ménages utilisant l'électricité régulièrement et en toute sécurité depuis un réseau public	≥98%	≥95%	≥99%	≥98%	≥98%	≥98%	≥99%	≥98%
5	Ecole	Pourcentage d'écoles à tous les niveaux: préscolaire, jardin d'enfants, école primaire, collège et lycée avec des installations et du matériel pédagogique conformes aux normes nationales	≥80%	≥70%	100%	≥80%	≥80%	≥70%	100%	≥70%
6	Équipements culturels	6.1. La commune possède une maison culturelle ou salle polyvalente et un terrain de sport pour les activités culturelles et sportives de toute la commune.	Le Comité populaire de la province spécifie les conditions pratiques, les besoins de la communauté et les caractéristiques culturelles de chaque groupe ethnique.							
		6.2. La commune dispose de lieux de divertissement, et de sport pour les enfants et les personnes âgées comme prescrit [2]								
		6.3. Taux de villages ayant des maisons culturelles ou des lieux d'activités culturelles et sportives pour la communauté	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
7	Infrastructure de commerce rural	La commune a un marché rural ou des lieux pour acheter, vendre et échanger des marchandises	Le Comité populaire de la province spécifie, conformément à la planification, aux conditions pratiques, aux besoins de développement socio-économique et aux caractéristiques culturelles de chaque groupe ethnique.							
8	Information et communication	8.1. La commune a des points de service postal	Le Comité populaire de la province spécifie les conditions pratiques, les besoins des organisations et des communautés de chaque commune.							
		8.2. La commune dispose de services de télécommunication et Internet								
		8.3. La commune dispose de radio et de haut-parleurs dans les villages								
		8.4. La commune a appliqué les technologies de l'information en gestion et en administration								

9	Logement résidentiel	9.1. Maison temporaire, maison délabrée	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
		9.2. Taux de ménages ayant un logement standard selon la réglementation	≥80%	≥75%	≥90%	≥80%	≥80%	≥75%	≥90%	≥70%

PARTIE III : LA PRODUCTION DES ESPACES PIÉTONNIERS A HÀ NỘI : ENTRE TÂTONNEMENT ET GOUVERNANCE AUTORITAIRE

Cette partie revient sur la politique urbaine de gestion de l'espace public ainsi que sur le rapport des citadins avec ces espaces sur lesquels se déploient des stratégies socio-spatiales particulières. Les plans locaux d'urbanisme sont par exemple modifiés par les autorités locales ou contournés et infléchis par les particuliers.

CHAPITRE 5 : GESTION DE L'ESPACE PIÉTONNIER ET FLEXIBILITÉ POLITIQUE

5.1. Projets urbains privés et manipulations autour de l'espace public

Ce sous chapitre analyse l'implication des investisseurs privés dans la fabrication de l'espace public de la ville et le changement d'objectif d'utilisation des parcs et espaces publics. Comment les plans sont-ils modifiés et infléchis par les investisseurs privés ? Comment participent les autorités locales aux projets de construction et d'exploitation des espaces publics ?

5.1.1. La planification des espaces publics piétonniers et leur réalisation

Du fait du manque de moyens de l'État vietnamien, de nouveaux mécanismes de financements voient le jour. Comme l'écrit Duchère (2019) : « Les années 2000 sont marquées par un bouleversement notoire de la configuration et du jeu des acteurs de l'aménagement et de la construction. Désormais, les promoteurs-constructeurs sont les acteurs principaux et détiennent les capacités financières pour aménager la ville. L'État apparaît affaibli et dispose de peu de moyens. Cet affaiblissement le contraint à mettre en place des dispositifs financiers (BOT ou *Built Operate Transfer* ; Terres contre infrastructures) dans lesquels il conserve une place en tant qu'acteur et, surtout, dans lesquels la dynamique d'urbanisation n'est pas remise en cause par la faiblesse financière de l'État » (Duchère, 2019)

Les autorités (locales, municipales et centrales) ont la charge de faciliter l'acquisition des droits d'usage du sol, de les convertir vers des usages non agricoles et de les transférer à faible coût aux développeurs immobiliers. En contrepartie, les investisseurs s'engagent à fournir les infrastructures urbaines, les équipements publics. Dans ce système, les investisseurs sont les proches du pouvoir qui ont facilement accès aux projets réservés.

Comme nous l'avons montré dans le chapitre 1, la croissance urbaine est permise, entre autres, par un environnement administratif flexible et parfois consensuel. Les investisseurs privés et les habitants profitent de ce système pour privatiser l'espace public piétonnier ou en modifier la fonction.

a. Gestion de l'exploitation des espaces de détente à Hà Nội

Actuellement, les grands parcs sont gérés par les autorités des arrondissements, tandis que les jardins et les terrains de jeux sont gérés par le *phường*. Parfois, les terrains de jeux sont gérés par la communauté.

- Certains *phường* gèrent directement des maisons culturelles, des terrains de sport et des terrains de jeux, d'autres créent un centre culturel et sportif pour gérer ces espace public. Ils louent une partie de ces espaces pour organiser des événements et des activités culturelles (comme la danse, le pingpong, la gymnastique, etc.) et les habitants doivent payer pour l'utiliser.
- Dans le cas où les petits parcs, jardins fleuris, terrains de jeux sont gérés par les habitants de la communauté, certains habitants sont autorisés à faire du commerce dans ces endroits et en

retour ils payent des petites sommes (dizaines de milliers VND par mois, soit quelques usd) pour payer les frais d'entretien de l'espace et ils nettoient ces espaces.

Pour les lacs, il y a des nombreux types de gestion de l'exploitation donc les situations des lacs et des parcs son différentes :

- Certains lacs sont situés dans un parc comme : le lac Bảy Mẫu dans le parc Thống Nhất, le lac Thủ Lệ dans le parc Thủ Lệ ; ils sont gérés par les agences qui gèrent l'exploitation des parcs.
- Les lacs qui ne sont pas situés dans un parcs sont généralement gérés en commun par les trois agences de gestion principales comme la société d'approvisionnement en eau et de drainage (Công ty cấp thoát nước) qui gère l'eau des lacs, les sociétés des parcs et espaces verts qui gère les arbres au bord des lacs, les agences environnementales urbaines, responsables de l'environnement au bord des lacs. Le district gère les limites administratives du lac, le phường gère l'ordre urbain autour du lac. Cela veut dire que les phườngs sont responsables en cas de construction illégale et privatisation de l'espace autour du lac par des vendeurs.
- Certains lacs et parcs situés dans une KĐTM, sont gérés par les investisseurs de la KĐTM sous la forme de BOT comme dans les cas du lac du parc Yên Sở, des lacs Văn Quán, Linh Đàm, Trung Văn….

Cependant, les lacs qui n'ont pas été remblayés sont toujours confrontés au problème de privatisation par les constructions illégales et des parkings, ou au problème de devenir des décharges à ferraille ou à déchets de construction, comme nous l'avons mentionné au chapitre 2. Pour les projets des lacs et parc qui sont déjà realisés, ils sont toujours utilisés par les vendeurs ambulants surtout les lacs qui n'ont pas de clôtures.

b. La difficulté de la *socialisation* de l'exploitation de l'espace public

En 2010, le Comité populaire de Hà Nội a publié la décision n° 19/2010 / QD-UBND promulguant le règlement sur la gestion des systèmes de verdure urbaine, des parcs et des jardins de fleurs dans la ville de Hà Nội. Par cette décision, la ville encourage la *socialisation* (appelle les investisseurs privés) (voir 1.3) de la construction et de l'exploitation des parcs.

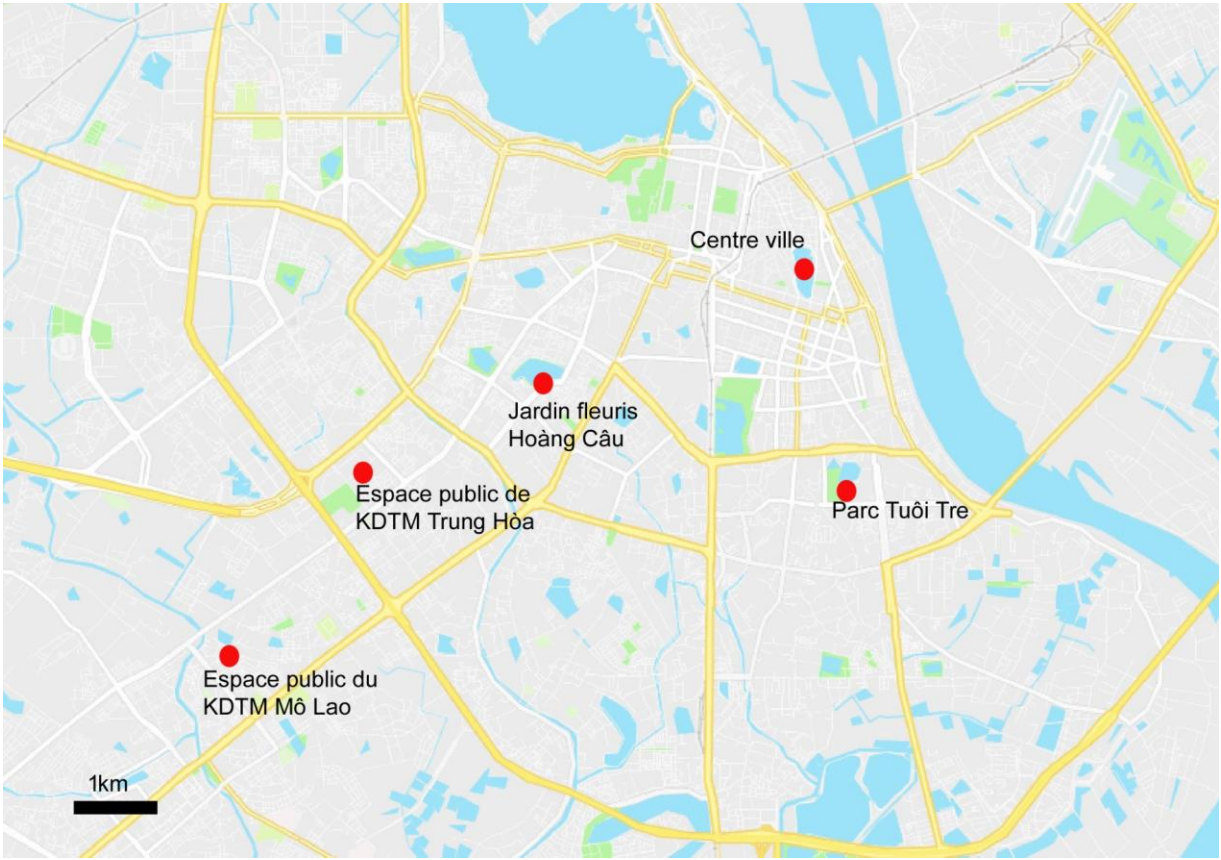
En 2017, le Comité populaire de Hà Nội a publié la décision n° 1221 / QD-UBND, approuvant la liste de 28 projets de parcs et centres de loisir. La ville y appelle les investisseurs privés à investir dans les grands projets des parcs alors que les projets de petite taille, comme les jardins fleuris et les terrains de jeux publics, sont alloués aux arrondissements et *phường*, pour les construire avec leur budget propre.

Cependant, il est très difficile d'être entendu par des investisseurs privés en raison de la faible rentabilité de ces projets. Dans certain cas, les investisseurs donnent des terrains de ces parcs à louer pour construire des restaurants ou des parkings, comme c'est le cas du parc Tuổi Trẻ. Cela est contraire à l'objectif d'utilisation du parc comme espace vert pour les habitants de la région.

Il est souvent plus faciles d'attirer des investisseurs des KĐTM pour construire à proximité des lacs ou les inclure dans le périmètre de la KĐTM. Car les lacs peuvent créer de beaux paysages

pour les KĐTM et ils contribuent à attirer des clients pour les logements, et à faire augmenter le prix de ces logements. Donc les lacs intéressent souvent les investisseurs de KĐTM, comme à proximité des lacs Linh Đàm, Văn Quán et Yên Sở, Dương Nội sous la forme de BT (*built-transfer*). Après l'aménagement du lac et du parc, les investisseurs des KĐTM les tranfèrent à la ville pour les gérer. En raison du manque du buget, ces espace public sont souvent abandonnés et pollués après la mise en service comme dans le cas du parc Linh Đàm de la KĐTM Việt Hưng (Long Biên).
En raison de la faible rentabilité de leur projet, les investisseurs utilisent souvent le terrain du parc à d'autres fins dont nous parlerons dans le 5.1.b. Dans certains parcs gérés par les autorités du district, l'aménagement des parcs et des lacs ne peuvent pas être mis en oeuvre en raison des difficultés à libérer le terrain et à relocaliser des occupants de constructions illégales, comme c'est le cas du parc du lac Đống Đa dont nous parlerons dans le 6.1.

5.1.2. Les espaces publics et leur traitement par les investisseurs privés



Carte 5-1 : Les espaces publics étudiés

Les projets de nouvelles zones urbaines sont en réalité régulièrement modifiés et revus afin d'augmenter la surface des espaces à forte rentabilité (commerces et logements principalement). Cette optimisation se fait le plus souvent au détriment des espaces publics et n'est évidemment pas

annoncée dans le plan officiel. Cette situation s'observe également dans d'autres villes vietnamiennes. Lorsque le projet est approuvé, il n'est en effet pas rare de constater une différence notoire entre ce qui était projeté et ce qui a finalement été réalisé. Dans certains quartiers, on assiste à une multiplication des projets résidentiels dont certains n'étaient pas prévus dans le plan et ont été livrés sur des espaces initialement réservés aux piétons (aires de jeux pour enfants, trottoirs, parc, jardin fleuris, etc.). Ce non-respect du plan directeur est la conséquence visible et la matérialisation dans l'espace du fonctionnement de l'économie politique urbaine vietnamienne qui repose en grande partie sur un système de clientèles et de réseaux liant population, investisseurs et autorités.

a. Projet du parc Tuổi Trẻ - Infléchir la politique de « *socialisation* »

Un des exemples les plus frappants est le cas du parc Tuổi Trẻ (commune Thanh Nhàn) qui est présenté comme un futur poumon vert de la capitale à seulement 3 km du centre mais qui en réalité est déjà envahi par de multiples constructions et parkings.
Le parc Tuổi Trẻ a une superficie de 26,43 ha ; le plan détaillé au 1/500e a été approuvé par la ville de Hà Nội en 2000. On s'attendait alors à ce que ce soit l'espace culturel public avec espace vert de la capitale. Vingt ans plus tard, cet espace public est dégradé et laissé à l'abandon. L'aire de jeux pour enfants y est abandonnée et inutilisée. La promenade au bord du lac y est pleine d'ordures. Une série de constructions illégales ont été édifiées dans le parc et des ménages se sont appropriés le terrain sur le côté de la rue Võ Thị Sáu pour faire du commerce.
En 2010, le comité populaire de la ville a approuvé l'ajustement du plan détaillé de ce parc (décision n° 2035/QĐ-UBND) en vue d'en faire un centre pour la Jeunesse de Hà Nội. La sociéte Tuổi Trẻ a été désignée par le Comité populaire de Hà Nội comme investisseur du projet de construction des infrastructures techniques du parc avec le buget de la ville. Pour augmenter le bénéfice, l'investisseur a construit plusieurs immeubles dans le parc pour les utiliser à des fins commerciales et il a donné à louer des parties du terrain du parc. Une série d'immeubles illégaux ont donc été construits sur des parcelles du parc qui étaient réservées à la verdure, aux jardins fleuris et aux terrains de sport, dans le plan d'aménagement approuvé par la ville. En 2012, le Département de l'urbanisme et de l'architecture a publié le document n° 2800 / QHKT-P2, P7 du 20 septembre 2012, indiquant huit construction illégales (voir carte 5-2, ci-dessous) :

1. Restaurant Queen Bee: selon le plan approuvé, cet espace est réservé à la verdure.
2. Immeuble de bureaux (il n'y a pas de tels immeubles dans le plan)
3. Douze courts de tennis (quatre courts doivent enlever leur toit, huit courts extérieurs ne sont pas prévus). Selon le plan approuvé, il n'y a que quatre courts en plein air.
4. Trois mini terrains de football, à l'emplacement où, selon le planning approuvé, aurait dû se trouver une maison culturelle,
5. Le sous-sol d'un court de tennis qui peut accueillir 1500 spectacteurs, est utilisé comme supermarché et restaurant. Selon le plan approuvé, l'utilisation de ce terrain en sous-sol est un parking.
6. Le sous-sol du théâtre en plein air (palais Tân Xuân).

7. Le terrain dans le coin nord-ouest du parc sur la rue Võ Thị Sáu a été privatisé par 17 ménages. (Au cours des années 2004-2005, 24 ménages de cette zone ont reçu une compensation pour la libération du terrain de parc. Tous les ménages ont reçu une compensation, et reçu des logements pour remettre le terrain à l'investisseur. Cependant, les ménages sont revenus et ont récupéré plus de 1 100 m^2 de ce terrain. En décembre 2019, les autorités ont replacé 18 ménages pour récupérer ce terrain).
8. Trois parkings pour les voitures, à un emplacement où, selon le plan, devrait se trouver un espace vert.

Des centaines d'articles ont parlé des constructions illégales dans le parc Tuổi Trẻ mais, après 20 ans, ce problème n'est pas encore résolu. Après plusieurs tentatives pour lancer le programme de libération du terrain du parc, en 2012, 2015 et 2017, les constructions illégales ne sont pas démolies et le parc reste comme avant. Les journaux et l'opinion publique remettent toujours en question la collusion entre les autorités locales et l'investisseurs du parc. En 2019, les autorités ont réussi à libérer une partie des constructions illégales dans ce parc. Les conclusions de l'inspection de la ville en 2020 soulignent également que 21 fonctionnaires de l'arrondissement Hai Bà Trưng et du phường Thanh Nhàn ont été concernés dans la modification du plan d'aménagement du parc par l'investisseur (Báo Xây Dựng, 2020).

a. Jardins fleuris de la péninsule Hoàng Cầu – de l'espace public au restaurant luxe

La péninsule du lac Hoàng Cầu (arrondissement de Đống Đa) est un terrain en « or » de la ville, qui est destiné à l'aménagement d'un jardin fleuri pour les habitants alentours. Cependant, cet espace public a été transformé en restaurant de luxe, qui n'est pas destiné aux habitants des alentours.

L'investisseur privé - la société Hà Thủy - est chargée de gérer le lac Hoàng Cầu ainsi qu'un certain nombre de lacs dans la ville de Hà Nội, pour le drainage de l'eau et l'amélioration de l'environnement et du paysage. Depuis 2004, la société Hà Thủy a géré et exploité les 5.644 m^2 de la péninsule du lac Hoàng Cầu. L'entreprise a ensuite proposé un projet de « Rénovation et amélioration de la zone de loisirs de la péninsule du lac » pour répondre aux besoins de loisir des habitants (Dantri, 2015).

En mars 2010, le Comité populaire de la ville a délivré un certificat d'investissement à la société Hà Thủy et a signé en août 2010 un contrat de location à cette société des 5.644 m^2 pour une durée de 50 ans. Le contenu du contrat de bail foncier précise que le terrain sera utilisé pour mettre en œuvre la « Rénovation et l'amélioration de la zone de loisirs de la péninsule du lac ».

En 2013, le comité populaire de l'arrondissement de Đống Đa a accordé le permis de construction n° 130521 / GPXD à la société Hà Thuỷ pour construire un bâtiment destiné aux loisirs, de deux étages avec un sous-sol d'une superficie totale de 961 m^2 et d'une hauteur de 7 mètres (Kinhdoanhnet, 2015).



Carte 5-2 : Les constructions illégales dans le parc Tuổi Trẻ (réalisation Nguyen Mai Hue, fond de carte : Google Earth 2020)

Cependant, ce bâtiment s'est « transformé » en un luxueux restaurant de deux étages. Lors de son ouverture en 2015, une clôture y a été installée pour empêcher les habitants d'entrer : cette zone sert uniquement aux clients du restaurant. Fortement contesté par les habitants, l'investisseur a dû leur ouvrir la porte à certaines heures de la journée. Par la suite, l'investisseur a mis en service dans cette péninsule un petit espace pour les enfants. Selon le comité populaire de l'arrondissement de Đống Đa en 2015, il n'y a pas de différence entre le plan d'aménagement à l'échelle 1/500e approuvé et la realité mais l'objectif des bâtiments dans cette zone a été modifié :

- Là où devrait se trouver un bâtiment de service pour le jardin fleuri, se trouve actuellement l'aquarium des poissons et fruits de mer frais à servir au restaurant.
- Là où devrait se trouver le jardin sportif avec une aire de jeux pour les enfants, se trouve une cour avec des cabanes en bois où l'on sert à manger et à boire.
- Là où devrait se trouver une promenade au bord du lac se trouve la promenade du restaurant.



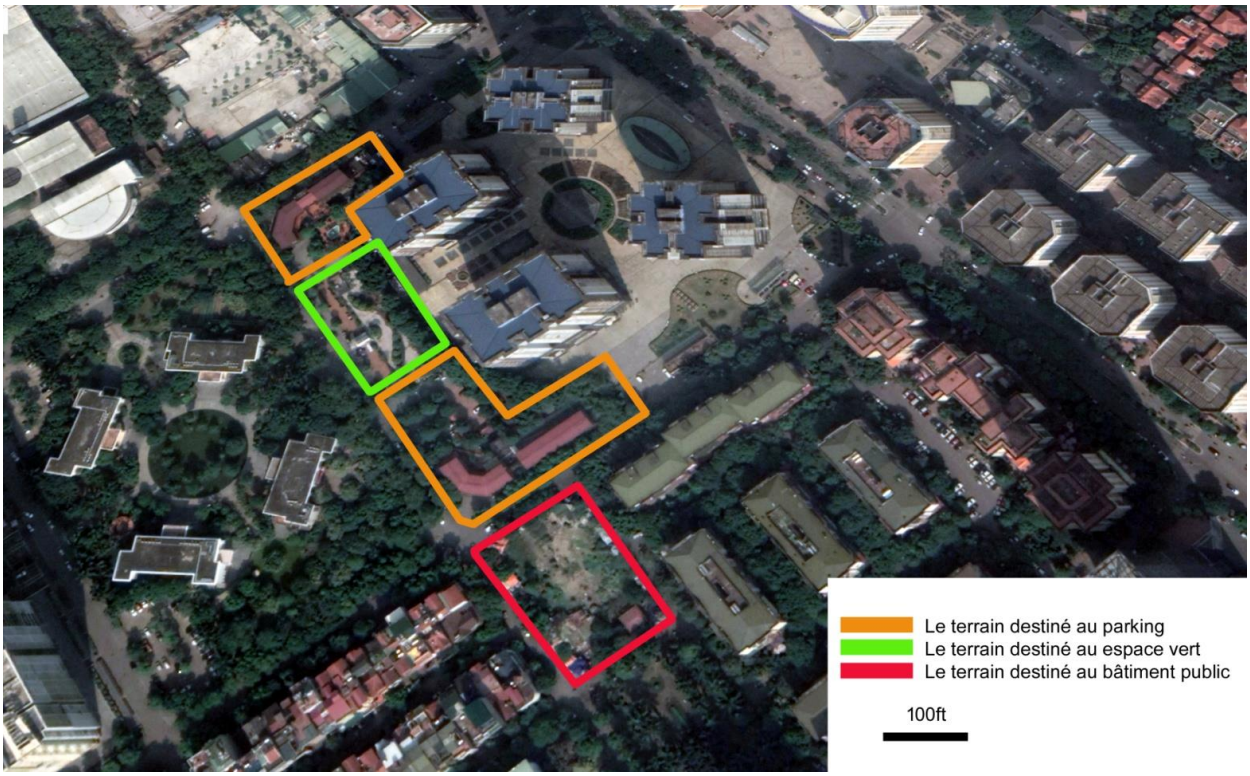
Illustration 5-1 : Péninsule Hoàng Cầu 2019 (photo : Dantri, 2019)

Comme on peut le voir, après plusieurs sanctions depuis 2015, le restaurant et la cafétaria ont continué leur activité commerciale. Dans la presse, l'opinion publique s'est interrogée sur

l'existence d'un consensus entre l'autorité de l'arrondissement et les investisseurs. Fin 2019, la ville a fait des enquêtes sur ce projet et le restaurant de la péninsule a cessé de fonctionner au début de 2020.

b. Modification d'espace vert et parking à la KĐTM Trung Hòa Nhân Chính

Un autre exemple de modification d'objectif de l'espace public par un investisseur privé est un terrain qui couvre une superficie d'environ 10 000 m^2 dans la KĐTM Trung Hòa - Nhân Chính. Dans le plan approuvé par le Comité populaire de Hà Nội en 2005, ces terrains sont destinés à un parking et un espace vert. Cependant, pour avoir une forte rentabilité, l'investisseur y a bâti un système de restaurants. C'est un terrain en or, avec une valeur parmi les plus élevées de la ville, mais les investisseurs ont été favorisés pour louer ces terrains à un prix de terres agricoles, d'environ 187.000 VND /m^2/an (soit 8,1 USD) pour les parkings et 94.769 VND /m^2/an (soit 4,1 USD) pour l'espace vert (Đời Sống Pháp Luật, 2019). Dans le plan prévu, le terrain doit recevoir des arbres, mais il sert d'espace extérieur au restaurant, tandis que les bâtiments prévus pour les parkings dans le plan sont en fait des restaurants. Ils ont une forme complètement différente de celle d'un parking et des panneaux d'affichage de restaurants.



Carte 5-3 : Les espaces publics de la KĐTM Trung Hòa transformés en restaurants (réalisation Nguyen Mai Hue, fond de carte : GoogleEarth : 2019)

Selon les conclusions de l'enquête du gouvernement en 2019, il n'y a pas eu d'appel d'offres lors de la sélection de l'investisseur ; il n'y a pas eu d'annonce publique dans les médias pour appeler à

l'investissement ; ce processus ne respecte pas le décret gouvernemental 181/2004 régissant la mise en œuvre de la loi foncière de 2003 relative au bail foncier autorisé au vu du plan détaillé au 1/500e. Donc dans ce cas, on parle de « *quan hệ* » (relation, voir 6.2.b), ce qui veut dire que l'investisseur a profité de sa « quan hệ » avec les autorités locales pour louer un terrain en or avec un prix très bas.

c. Le cas de l'espace public du quartier Mỗ Lao – de l'espace public aux maisons-tubes

Initialement approuvé et validé par les autorités comme un centre de loisir et un centre d'exposition des métiers[1], deux terrains publics du quartier Mỗ Lao (de l'arrondissement de Hà Đông) ont rapidement pris une autre tournure, plus résidentielle et surtout plus lucrative. Plus de 15 000 mètres carrés de terrain ont été transformés en maisons-tubes destinées à la location.



Illustration 5-2 : Deux parcelles de terrain destinées à l'espace public sont devenus des centaines de maisons-tubes (photo Nguyen Mai Hue, 2018)

La décision n° 738 / QD-UB du 28 avril 2006 du Comité populaire de la province de Hà Tây (désormais sous la juridiction de la ville de Hà Nội), approuve le plan détaillé de la construction

[1] Trung tâm thế giới trẻ thơ et Trung tâm thế giới làng nghề

de la KĐTM Mỗ Lao au 1/500e. La superficie de la KĐTM Mỗ Lao est de 62,26 ha. La zone comprend des logements, espaces verts, terrains de sport et espaces publics (un centre de loisir pour l'enfance et le centre d'exposition des métiers).

Dans les journaux, l'investisseur affirme qu'il ne change pas le but d'utilisation de ces deux terrains, mais seulement que l'espace public accueillera des maisons-tubes. Les loyers commencent à 10 millions VND par mois (environ 400 euros), tandis que les loyers les plus élevés peuvent atteindre 35 millions VND / mois (environ 1.400 euros). Les loyers les plus chers concernent des locaux donnant sur la rue. Lorsque les clients louent ces appartements, ils se doivent d'aménager les lieux et d'amener l'électricité et l'eau.

Plusieurs acteurs se partagent le contrôle et la vente des terrains. Ainsi, on peut dire que plus de 15 000 mètres carrés de terrain prévus pour l'espace public, ont été détournés de leur fonction première puisqu'ils ne répondent pas aux besoins de la communauté de Mỗ Lao.

Les parcs et les espaces publics sont modifiés de différentes manières par les investisseurs, pour servir à des fins commerciales. Lorsque les autorités locales ne réagissent pas à ces modifications des espaces publics, il peut y avoir collusion entre les autorités et les investisseurs. Dans ce cas, on parle de « relation » (*quan hệ*), cela joue un rôle d'important dans la société vietnamienne, urbaine et rurale (voir Chapitre 6).

Pour obtenir un projet à forte rentabilité (bel emplacement, terrain en or), l'investisseur doit avoir une « relation » (*quan hệ*) avec les autorités, comme c'est le cas du jardin fleuri Hoàng Cầu. Bien sûr, il doit aussi payer un cadeau de remerciement pour avoir eu ce projet, mais dans ce cas, l'objectif du jardin de fleurs n'est pas remis en cause. Ce phénomène de « lách luật » (contournement de la loi), est très courant dans la société urbaine Vietnamienne. Pour que les autorités ferment les yeux sur les modifications d'un projet, l'investisseur doit encore fournir un cadeau de remerciement. Cependant, des projets qui ont reçu beaucoup de critiques de la communauté, ont dû être démolis comme celui du parc aquatique de Thanh Hà, parce que le but du projet était trop différent de l'objectif de la planification (Vietnamnet, 2020). Mais il y a des cas où les investisseurs préfèrent payer des amendes pour poursuivre le projet.

Certains observateurs comme Sorrentino (2018) parlent d'un système « de demande et d'octrois » (*xin-cho*) : une autorisation doit répondre à une demande assortie du versement d'une somme d'argent. Ce système est hérité de la période féodale, réactualisé pendant la période collectiviste, et toujours en vigueur aujourd'hui (Journal Tổ chức nhà nước, 2017). Selon ce système, les individus ou groupes sociaux doivent, pour obtenir l'autorisation et l'approbation des autorités, formuler une demande explicite. Aujourd'hui encore, les relations entre l'État et la société sont organisées selon ce mécanisme informel. Les investisseurs peuvent ainsi formuler des demandes auprès des autorités pour contourner le plan initial, l'amender ou carrément le modifier. Néanmoins, il est également possible de payer directement des amendes afin de construire illégalement (en désaccord avec le plan). Dans ce cas-ci, on parle de « *phạt cho tồn tại* » (payer pour construire). Le montant de ces amendes est très faible, ce qui assure à l'administration que la règle sera enfreinte et que le principe de l'amende sera accepté et intégré au calcul économique des investisseurs. Corruption déguisée ou difficile adaptation du système politico-administratif vietnamien à l'économie de marché ? La question mérite d'être posée. Toujours est-il que ce système favorise l'enrichissement des

principaux acteurs de la fabrique urbaine, notamment les autorités administratives qui perçoivent généralement en lieu et place des amendes des « cadeaux » et autres remerciements lorsque le projet est finalisé.

Enfin, parmi les stratégies et les raisons sous-tendant les modifications du plan, la logique « *nhiệm kỳ* »[2] (mandat) joue également un rôle important. Cherchant à laisser la trace la plus visible dans le paysage urbain, certains investisseurs n'hésitent pas à faire modifier le plan afin de présenter un bâtiment imposant et « moderne » dans un contexte de concurrence économique et de conquête urbaine (Nhân Dân, 2018).

5.2. Gouvernance et enjeux du contrôle de l'usage d'espaces piétonniers

5.2.1. Gouvernance à géométrie variable en fonction des quartiers

Selon la décision 68/2005/QĐ-UB de 2005, une rue commerçante est reconnue « civilisée » si elle répond aux critères suivants : avoir une surface plane, ne pas être encombrée par des biens personnels, des escaliers doivent permettre de desservir les maisons, le trafic est raisonnable et la signalisation routière fonctionne. Les trottoirs doivent également rester propres et des mesures liées à l'environnement sont censées être respectées (eaux usées, déchets, etc.). Les parkings ne peuvent pas être prévus sur les grandes artères mais plutôt sur des rues secondaires disposant de trottoirs de 5 mètres minimum. Bien entendu, les trottoirs ne peuvent pas être occupés par des commerces informels. Tous ces critères théoriques participent à l'entreprise de définition de la ville mais la réalité du terrain révèle en fait d'autres configurations et d'autres rapports des Vietnamiens à l'espace. Au début des années 2000, la pression démographique était moindre qu'aujourd'hui. Néanmoins, les extensions privées sur les trottoirs ou encore le traitement différencié entre quartiers de Hà Nội existait déjà. Les quartiers centraux ont rapidement été missionnés par les autorités pour devenir la vitrine commerciale de la ville. Les magasins devaient afficher leurs prix dans des vitrines décentes, tandis que les trottoirs de ces quartiers faisaient, et font toujours, l'objet d'une attention particulière de la part des autorités, notamment dans les rues de rues Bạch Mai, Huế, Hàng Bài, Phan Đình Phùng.

Depuis 2006, la décision 227/2006/QĐ-UBND acte la décentralisation de la gestion des trottoirs. Désormais, les arrondissements et les *phường* ont en charge la gestion des espaces publics. Depuis cette date, le désordre est plus apparent et on observe surtout d'importantes différences de traitement entre arrondissements/*phường.*

L'avenue Huế est un exemple intéressant des efforts menés par les pouvoirs locaux dans leur lutte contre les commerces informels sur les espaces publics. Cette avenue traverse deux *phường* et la différence de gestion de l'espace entre ces deux quartiers se lit aisément dans l'espace. Le stationnement des motos est interdit ou fortement réglementé, des bannières « rues civilisées commerciales » *(tuyến phố văn minh thương mại*), « vente ambulante interdite », « motos et vélos

[2] La logique « *nhiệm kỳ* » est comprise comme la manière de penser et d'agir afin de poursuivre des objectifs et des intérêts immédiats à court terme pour obtenir le plus d'avantages à la fois physiquement et mentalement pour eux-mêmes et pour le groupe d'intérêt mais elle ignore les objectifs et les intérêts collectifs à long terme de la communauté.

interdits » « envahissements des trottoirs interdits » sont affichés un peu partout le long de l'avenue. Dorénavant, les trottoirs sont propres et aussi vides, les forces de l'ordre veillent au respect des règles. Dans les rues adjacentes, l'ordre est plus lâche et les voitures encombrent les trottoirs. On observe aussi que sur les portions de l'avenue Huế sous contrôle du *phường* Tràng Tiền arrondissements de Hoàn Kiếm il est toujours possible de garer des voitures contrairement au *phường* phố Huế- arrondissement de Hai Bà Trưng (An Ninh Thủ Đô, 2007).

Selon le décret 227/2006/QĐ-UBND (article 12) de 2006, les commerces peuvent utiliser les trottoirs de 5 à 8 heures et de 19 heures à 24 heures. Conformément à l'article 13 (point 3), les trottoirs de plus de 3 mètres peuvent être utilisés temporairement pour le stationnement des vélos et des motos. Il est également possible pour les habitants de formuler une demande auprès des autorités afin d'obtenir une place de stationnement sur le trottoir. Les arrondissements et quartiers urbains reçoivent, dans le cadre de la décentralisation, un budget afin de gérer au mieux les espaces publics et la question du stationnement. Les autorités locales mettent alors en place un système de permis temporaire payant qui contribue au budget local de manière significative.

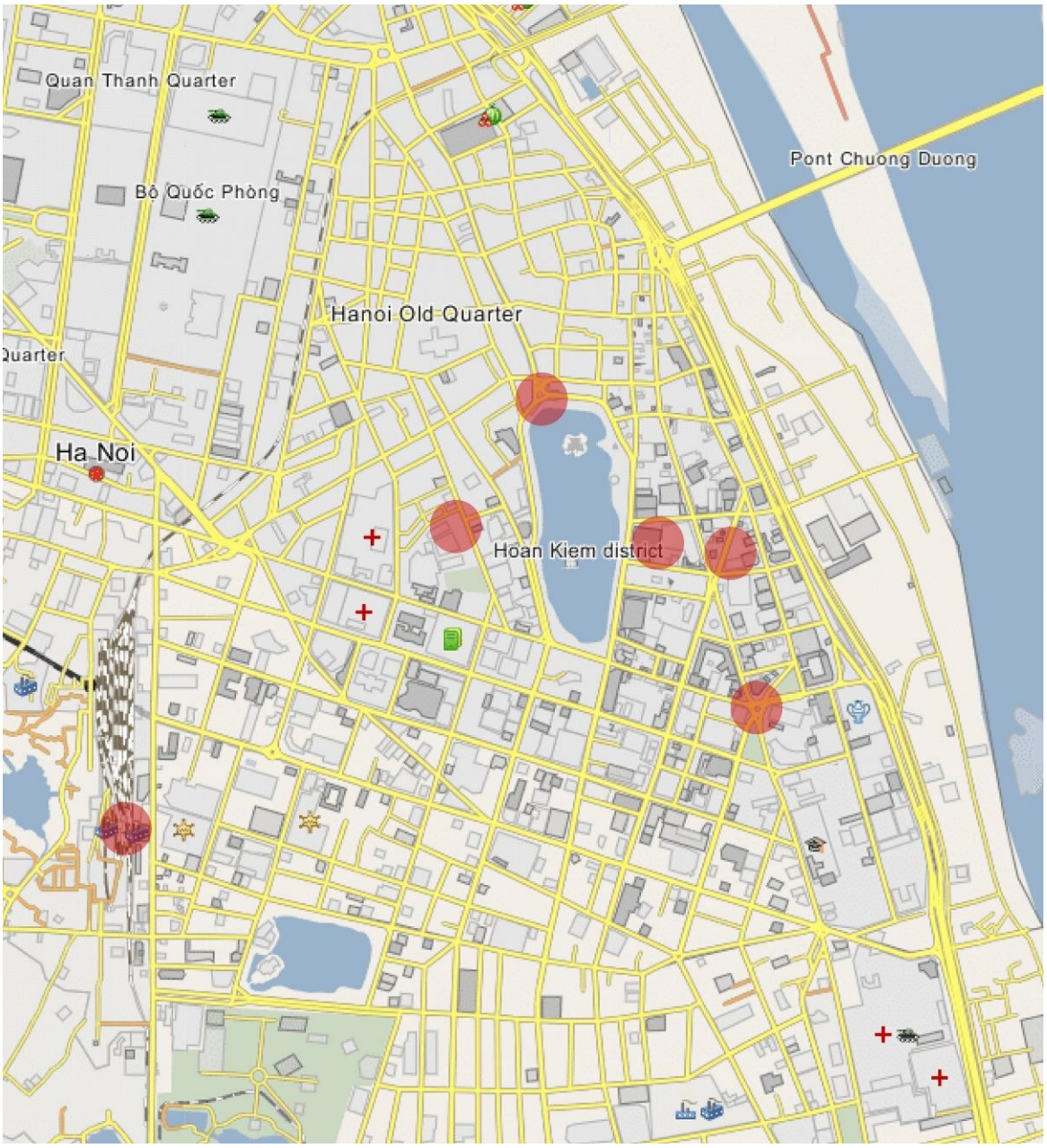
La question du traitement réservé à la marche à pied est également révélatrice du fonctionnement de l'économie politique urbaine vietnamienne. Les autorités associent volontiers la promotion de la marche à pied à une politique de « nettoyage des trottoirs » (chapitre 2) censée dégager les espaces publics des installations informelles. Néanmoins, une fois de plus, on note d'importantes différences de traitement entre les quartiers.

Comme nous l'avons montré dans le chapitre 2, la décision 20/2008/QD-UBND (16 avril 2008) interdit le commerce informel sur les trottoirs des 62 rues de Hà Nội[3] et la décision 02/2008/QĐ-UBND interdit de stationnement les véhicules sur les trottoirs des 62 rues. Les rues concernées sont en fait le plus souvent de grandes artères, appropriées par les habitants qui y organisent des fêtes, ou bien des avenues touristiques servant de vitrine à la ville en ce qui concerne la promotion du tourisme urbain. Dès lors qu'il s'agit des rues et ruelles des villages urbains, les pouvoirs publics font preuve de plus d'indulgence. Une de nos enquêtes, réalisée en 2018, montre que dans la rue principale du village Trung Kính Hạ, une centaine de vendeurs de rue occupent l'espace public à des heures différentes de la journée. En nous entretenant avec les vendeurs, ces derniers nous ont fait part d'une réalité centrale dans la gestion des espaces publics à Hà Nội. En effet, que l'on soit dans une ruelle de village urbain ou sur une avenue importante, la gestion des espaces n'est pas la même. Cette gouvernance à géométrie variable est essentielle à maints égards pour comprendre le rapport qu'entretiennent les Vietnamiens à leurs structures d'encadrement. Par exemple, dans la rue Trần Duy Hưng qui jouxte le village Trung Kính Hạ, le commerce informel sur les trottoirs est inexistant car strictement interdit par la police.

Ainsi, dans le centre historique de Hà Nội (arrondissement de Hoàn Kiếm), depuis 2017, douze rues (Phố Huế - Hàng Bài, Đinh Tiên Hoàng- Lý Thái Tổ, Hàng Khay, Tràng Tiền, Tràng Thi, Điện Biên Phủ, Hàng Ngang, Hàng Đào, Đồng Xuân, Hàng Bông, Hàng Gai, Hàng Giầy) sont interdites au stationnement et les vendeurs ambulants ne peuvent y circuler. Dans ce quartier, les abords des zones touristiques ont souvent été déclarés « rues civilisées urbaines ». Ce statut permet

[3] Décret complété par la décision 46/2009/QD-UBND du 15 janvier 2009 concernant 63 rues

de limiter drastiquement les stationnements et facilite les circulations piétonnes (pour le tourisme). Ces zones sont le Grand Opéra de Hà Nội, Comité du Parti de Hà Nội (Trụ sở cơ quan Thành uỷ), Hôtel de la ville de Hà Nội (Uỷ Ban Nhân Dân thành phố Hà Nội), la Gare de Hà Nội, le marché Đồng Xuân, la Cathédrale, et la place Đông Kinh Nghĩa Thục. Selon notre observation, ce sont des zones soumis à une interdiction stricte de stationnement (voir la carte n°5-4).



Carte 5-4 : Sites soumis à une interdiction stricte de stationnement (réalisation Nguyen Mai Hue, fond de carte : Wikimapia)

Dans ces programmes, les rues importantes comme les rues inter- quartiers (phường) de la ville (comme Hàng Bài – Phố Huế - Bạch Mai, Chu Văn An - Tôn Duc Thang - Nguyen Luong Bang -

Son Tay, Nguyen Trai - Tran Phu - Quang Trung, TrangThi - Dien Bien Phu - Tran Phu - Kim Ma - Cau Giay - Xuan Thuy, Van Cao - Lieu Giai - Nguyen Chi Thanh – Tran Duy Hung, Hang Dao - Hang Ngang - Dong Xuan - Hang Giay ...) doivent répondre aux critères des quatre « pas de » : 1. pas de déchets ; 2. pas d'auvent sur le trottoir, pas de petites annonces publicitaires ; 3. pas de privatisation ni d'utilisation des trottoirs pour un autre objectif ; 4. pas de véhicules de transport laissés sur le trottoir[4]. C'est dans les rues importantes pour le programme « rues civilisées urbaines » que les municipaux ont maintenu les critères ci-dessus. Selon nos observations, après une période de mise en œuvre de ce programme, la plupart de ces rues sont strictement tenues à ces critères. Ceux-ci montrent que l'application stricte ou tolérante des règlements de la ville dépend de l'importance de la rue, c'est-à-dire s'il s'agit d'une rue modèle de « rues civilisées urbaines » ou non.

5.2.2. Un rapport oblique aux règles et une application du règlement au cas par cas

On a vu qu'en fonction des quartiers, les pouvoirs publics locaux appliquent avec plus ou moins de rigueur les directives émises à des niveaux supérieurs. Les réseaux des cadres administratifs, les configurations sociales des systèmes d'acteurs, la corruption ou encore la pression sur l'espace modulent en effet la gouvernance top-down. En descendant dans les échelles, on remarque également que d'importantes différences existent entre les habitants et que si le rapport oblique aux lois et aux règlements est une caractéristique de la société vietnamienne, certains usent de la ruse plus que d'autres.

Malgré les programmes de « nettoyage des rues » et la sévérité du contrôle policier sur les espaces publics dans les quartiers centraux, on remarque depuis peu un retour de la vente ambulante et des commerces informels sur les trottoirs. Comment comprendre cette situation ?

Les autorités, après avoir testé l'interdiction du commerce informel, reviennent progressivement sur leurs décisions. Cette politique du tâtonnement, assez commune au Viêt Nam, permet aux pouvoirs publics de jauger la popularité d'une mesure politique et de la moduler à terme. C'est le cas à Hoàn Kiếm où depuis 2017/2018, les habitants occupent à nouveau les trottoirs. Néanmoins, dans le détail, seuls les ménages considérés comme pauvres ont obtenu une dérogation spéciale leur permettant une telle pratique. Au regard de la rente générée par un commerce (même informel et de très petite taille) dans ce quartier très fréquenté et touristique, la classification des « foyers pauvres » doit faire débat. Elle pose en effet question car, tirant leurs revenus d'une activité informelle, il apparaît difficile d'évaluer avec précision les ressources de ces ménages. Par ailleurs, obtenir le statut de foyer pauvre n'est pas un dû automatique mais nécessite des démarches administratives et l'entretien d'un réseau au niveau du comité populaire local. Ainsi, nous pensons que les habitants continuant à commercer sur les trottoirs sont davantage des individus bien intégrés aux réseaux administratifs locaux plutôt que des « pauvres » *stricto sensu*.

[4] 1. Không có rác thải; 2. không mái che, mái vẩy, bục bệ, quảng cáo rao vặt; 3. không lấn chiếm, sử dụng vỉa hè sai quy định; 4. không để xe sai quy định.

Dans l'arrondissement de Hoàn Kiếm, à part dans certaines rues faisant l'objet d'une interdiction stricte, le reste du quartier ne semble pas soumis à des règles très sévères en matière de contrôle de l'occupation des trottoirs. C'est particulièrement le cas dans les ruelles et les rues adjacentes aux avenues. En effet, comme précédemment, l'économie informelle qui prend place sur les espaces publics nourrit une large population et la met à l'abri de la pauvreté. Les autorités, après avoir mené une enquête pour recenser les foyers pauvres de Hoàn Kiếm, ont dénombré 190 foyers pauvres. Ces foyers ont le droit de commercer sur les trottoirs.

Dans l'arrondissement de Đống Đa, qui n'est pas quartier touristique, l'application des règles est moins stricte que dans le centre historique. Selon les statistiques des autorités du district, il y avait en 2017 plus de 600 ménages qui vendaient du *trà đá* (thé avec des glaçons), des patates et du manioc grillé dans les sites du quartier. Pour réduire le problème du chômage, conséquence du programme de « nettoyage des trottoirs », les autorités ont proposé aux ménages de maintenir leurs activités informelles dans les autres lieux du quartier Đống Đa qui sont moins importants dans ce programme, ce sont souvent des ruelles. Les ménages qui vendent dans les ruelles continueront généralement à faire leur travail, d'autres ménages seront déplacés vers un autre endroit. Cela conduit au fait qu'il y a des ménages qui ne sont pas pauvres mais ils ont un statut pauvre pour exercer cette activité. Si officiellement les autorités s'activent à nettoyer les trottoirs de leurs commerces informels, on constate que de nombreuses exceptions existent et que tous les commerces ne sont pas concernés par ces mesures. Un commerce informel bien intégré dans le quartier et profitant d'une bonne réputation aura en effet beaucoup plus de chances d'être épargné par ce programme de nettoyage. Bien sûr, en plus de la réputation et de la qualité du service proposé par le commerçant, on peut ajouter que de sa capacité à négocier avec les autorités dépend aussi son maintien en place.

Les critiques à l'égard de ces programmes de nettoyage sont vigoureuses, notamment de la part des habitants qui regrettent qu'il n'y ait pas de dialogue et de prise en compte de leur nécessité d'avoir accès à de petits commerces de proximité. En réalité, la réglementation urbaine au Viêt Nam s'applique différemment selon que l'on soit dans un quartier concerné au premier chef par l'urbanisation ou que l'on soit dans des zones moins tendues en termes de projets urbains. Par ailleurs, ce qui est souvent le plus reproché aux autorités est que les nouvelles orientations urbaines oublient une caractéristique essentielle de la société vietnamienne : la concertation et la négociation. Dans certains quartiers touristiques par exemple, les intérêts économiques l'emportent le plus souvent sur le compromis dans lequel les habitants pourraient, comme cela se fait dans d'autres quartiers, conserver leurs commerces informels. La nécessité de présenter une ville historique, patrimoniale et « lisible » (espaces privés et espaces publics clairement distingués) prime sur les besoins réels des populations locales.

5.2.3. La décentralisation de la gestion de l'espace des trottoirs et de ses rentes

Après à la décision 227 du 12/12/2006, les autorités ont publié la décision 55/2007/QĐ-UBND « Décentralisation de la gestion de l'État sur les infrastructures urbaines selon décret 08 du Conseil

populaire de la ville de Hà Nội »[5] qui clarifie les domaines faisant l'objet d'une décentralisation. Parmi les nombreuses catégories décentralisées, on trouve les règles portant sur la gestion de la rue.

Selon la décision 55/2007/QĐ-UBND : « les arrondissements et les districts auront la tâche de construire, d'entretenir, d'exploiter les trottoirs, de délivrer les autorisations temporaires d'utiliser des trottoirs pour stationnement des motos, des vélos, des automobiles, des matériaux de construction et les usages temporaire comme les mariages, funérailles, restaurants ». Entre la publication de la décision 227 et septembre 2007, la ville de Hà Nội a transféré la gestion de plus de deux millions de mètres carrés de trottoirs aux districts.

La décentralisation de la gestion des trottoirs signifie également qu'un budget sera versé aux arrondissements, assurant ainsi l'entretien et la réparation des trottoirs. Ce mécanisme responsabilise les arrondissements et les quartiers, et leur fournit une source supplémentaire de revenus. Par exemple, pour obtenir une licence d'utilisation du trottoir, un particulier doit verser 35.000 VND/m^2 (un peu moins de deux euros) ou 45.000 VND/m^2par mois dans les rues principales de l'arrondissement de Hoàn Kiếm.

Selon les autorités : « La décentralisation de la gestion et de l'utilisation des trottoirs a pour objectif d'améliorer la gestion des trottoirs et de réduire le budget de la ville pour les travaux » (Tiền Phong, 2007). Dans les faits, cette décentralisation a créé des groupes d'intérêts qui agissent sous contrôle des autorités du *phường* (le quartier) pour partager les profits liés à l'utilisation des trottoirs. Certaines enquêtes montrent des collusions entre la police, le banditisme, les vendeurs de rue et les magasins.

> Ex : Enquête du *Journal de Transport* 2017 « La récupération des trottoirs signifie également l'élimination des profits illégaux qui existent sur ce trottoir. Elle a touché à ceux qui vivent ou font des affaires sur le trottoir, mais elle a aussi touché les « groupes d'intérêts » qui sont les proches des autorités » (Báo Giao thông, 2017).
>
> Selon une enquête du Comité Populaire de Hà Nội en 2017, 150 sur 180 (soit 83%)[6] des *bia hơi* [7] ou parkings à Hà Nội qui ont les policiers du quartier les soutiens pour utiliser les trottoirs (Tuổi Trẻ, 2017). Ça signifie que les commerçants (bia hơi ou parking) ont payé une somme aux policiers de quartiers pour utiliser les trottoirs et s'assurer de ne pas être dérangés par la force. Cela est illégal mais c'est accepté dans la société vietnamienne. Cette enquête indique également que la plupart de ces commerçants (*bia hơi* et parkings) sont liés aux familles de la police locale (Tuổi Trẻ, 2017).

L'arrondissement de Hoàn Kiếm est le centre historique et le centre commercial de la ville de Hà Nội. Dans ce quartier, les gens profitent de chaque espace pour faire du commerce. La plupart

[5] Phân cấp quản lý nhà nước về hạ tầng kỹ thuật đô thị giữa Thành phố và quận, huyện theo Nghị quyết số 08/2006/NQ-HĐND ngày 22/7/2006 của HĐND Thành phố Hà Nội.

[6] La conférence de mise en œuvre du plan visant à assurer l'ordre dans les transports et l'ordre urbain du Comité de 197 TP le 4 mars 2017 (https://tuoitre.vn/180-quan-bia-thi-100-quan-co-cong-an-dung-sau-1274543.htm)

[7] Un type restaurant à bière très populaire au Vietnam qui utilise les trottoirs

des rues de cet arrondissement sont petites, les trottoirs sont étroits et le moindre centimètre carré est utilisé.
Avant la décision 227 / QD-UB du 12-12-2006 les piétons avaient encore le droit de cité sur les trottoirs. Il y avait seulement, à Hoàn Kiếm, 100 places de parking et 5 dans la rue Hàng Đào. Après les mesures de décentralisation, les places de parking et autres espaces commerciaux ont augmenté en nombre et les piétons ont alors été oubliés des plans. Tout porte à croire que l'aménagement des trottoirs pour les piétons intéresse peu les autorités qui recherchent avant tout à réaliser un profit en octroyant des droits de stationnement ou de commerce. En 6 mois, le nombre de places de parking est passé de 100 à 365 à Hoàn Kiếm (An Ninh Thủ Đô, 2006). En particulier, dans le plan du district (établi en juin 2007), le nombre de zones de stationnement (jour et nuit) atteignait 395, soit quatre fois plus qu'auparavant. Le quartier de Tràng Tiền compte à lui seul plus de 60 points de stationnement. Les tickets de parking sont émis par des individus privés au nom du Comité populaire qui touche une commission sur le prix du billet (35.000 VND). Néanmoins, le prix n'est pas fixe et les abus sont fréquents. De nombreux usagers témoignent de prix trop élevés. D'autres parties du trottoir ne sont pas occupées par des parkings mais sont utilisés par des individus privés qui y commercent ou garent leur véhicule. La plupart des gestionnaires privés de parking sont en fait liés aux fonctionnaires du *phường* et appartiennent le plus souvent à la même famille (Tuổi Trẻ, 2017). Les trottoirs constituent alors un laboratoire intéressant du déploiement des groupes d'intérêts qui traversent la société et se traduisent dans l'espace public urbain par une segmentation des usages et des types de gestion des trottoirs.

Conclusion du chapitre 5 :

Les espaces piétonniers et les espaces publics de la ville ont toujours été modifiés dans leurs usages par les investisseurs et utilisés à des fins privées par des habitants. Il y a très peu d'investisseurs qui s'intéressent aux projets de gestion de l'espace public en raison de sa faible rentabilité. Les investisseurs cherchent toujours un moyen pour augmenter la rentabilité des espaces publics tandis que les habitants cherchent également une façon de privatiser l'espace public pour recevoir une compensation. Dans les nombreuses entreprises de modification d'usage d'espaces publics, on assiste à une collusion entre les investisseurs et les autorités locales pour faire des stratégies de contournement de la loi (*lách luật*) et de modification des règlements (*bẻ luật).* Bien sûr dans ce cas, les investisseurs doivent payer un remerciement aux autorités locales pour que les constructions illégales puissent continuer.
Après de nombreux programmes de nettoyage de trottoirs, on constate que l'application des règlements pour chaque quartier est différente. La réglementation urbaine au Viêt Nam s'applique différemment selon que l'on est dans un quartier concerné au premier chef par l'urbanisation ou que l'on est dans des zones moins tendues en termes de projets urbains. Les trottoirs et les espaces publics sont toujours attirés par les groupes d'intérêt pour partager leurs profits.

CHAPITRE 6 : LA RELATION SOCIALE DANS L'USAGE DES ESPACES PUBLICS

6.1. Appropriation, transformation et privatisation des espaces publics par les habitants

À Hà Nội, la plupart des parcs et des espaces publics sont utilisés à des fins commerciales. Après plusieurs programmes de nettoyage des trottoirs et de libération de l'espace public, les habitants riverains se réapproprient ces espaces. Ce sous-chapitre analyse les différentes manières de privatiser les espaces publics et les arrangements entre les habitants, les autorités locales et les investisseurs pour permettre l'occupation des espaces publics. Nous avons sélectionné différents cas (des arrondissements du centre-ville et du péri-centre), et analysé la façon dont les habitants utilisent les règles dans les relations sociales pour atteindre des objectifs d'expropriation.

6.1.1. Appropriation de terrains dans les grands parcs de la ville

a. Le projet du parc Đống Đa – 20 ans d'appropriation d'espaces publics par des habitants

En 1991, le Comité populaire de Hà Nội a décidé de récupérer 3 ha de terres accordées au ministère des Transports et des Travaux publics de Hà Nội pour construire le parc Đống Đa conformément au plan approuvé en 1981. Le 6 mars 1995, la ville de Hà Nội a publié la décision n° 444 / QD-UB sur la récupération, cette fois, de 70.000 m^2 de terrain du ministère de Transport et des Travaux publics pour construire le parc Đống Đa. Elle a attribué ce terrain l'arrondissement de Đống Đa pour construire et gérer le parc.

En 2000, la ville confie à l'arrondissement de Đống Đa la responsabilité de gérer l'ensemble du parc : construction, gestion, investissement et libération du terrain pour construire le parc comme prévu. En avril 2001, le comité populaire de Hà Nội approuve la première phase du projet de construction du parc dans la décision n° 2317 / QD-UB. Puis, en octobre 2001, le Comité populaire de Hà Nội prend la décision n° 6358 / QD-UB de récupérer 70.925 m2 de terrain dans les 2 *phường* : Trung Liệt (arrondissement de Đống Đa) et *phường* Thành Công (arrondissement de Ba Đình) et de les affecter à l'arrondissement de Đống Đa pour construire le parc Đống Đa.

Cependant, après plusieurs modifications et report de la date de libération du terrain et de construction, le projet de parc Đống Đa n'a pas été mis en œuvre, jusqu'à présent. La plupart des terrains ont été appropriés par des habitants pour construire des maisons. Actuellement, selon les données du Comité populaire du quartier Trung Liệt, il y a environ 600 constructions illégales sur ce terrain, d'une hauteur de 1 à 4 étages, habitées par environ 2.000 ménages. Actuellement dans cette zone, les maisons ne sont plus des baraques précaires et insalubres comme avant : elles sont construites en béton très solide. D'autre part les opérations de libération du terrain rencontrent une opposition forte de la population et le projet du parc est difficile à réaliser.



Carte 6-1 : Les constructions illégales sur le terrain du parc Đống Đa (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : GoogleEarth 2018)

Pour libérer le terrain, il a été lancé un projet de réinstallation des habitants dans quatre tours à côté du lac Hoàng Cầu pour occuper environ 435 appartements. Bien que les immeubles soient situés dans un bel endroit proche du centre historique, où les transports sont pratiques, très peu de ménages ont déménagé et tous ces immeubles d'appartements semblent abandonnés.
Comme il s'agit de l'un des quatre quartiers de l'hyper-centre, avec une longue histoire de privatisation de terrains, les difficultés de libération du terrain sont dues à une demande de compensation élevée. La loi foncière de 2003 a légalisé les constructions illégales antérieures à 1993. Beaucoup de gens ont donc profité de cette politique pour chercher à obtenir une compensation. D'abord, ils ont privatisé un terrain, ensuite ils ont légalisé l'occupation de ce terrain pour obtenir de la ville un nouveau logement en compensation. Dans ce cas on parle de « *lách luật* » (contournement la loi). Il peut bien sûr y avoir des collusions entre les autorités locales et les habitants. Ce phénomène se produit fréquemment au Viêt Nam. Habituellement, les constructions sont construites pendant la nuit ou les jours fériés et, très rapidement, après une ou deux semaines, ces constructions illégales sont très stables et il est donc difficile de libérer le terrain (Vietnamnet, 2016).

b. Le projet du parc du lac Ba Mẫu – 30 ans pour libérer le terrain des constructions

Un autre exemple d'appropriation de terrain par des habitants est le projet de parc Ba Mẫu dans l'arrondissement de Đống Đa, un quartier central de la ville, à environ 3 km du centre-ville.
En 1990, un projet de réhabilitation du lac Ba Mẫu a été lancé pour rénover cette zone en un petit parc, afin d'améliorer le cadre de vie des habitants du quartier. Mais après quelques années de travaux et la réalisation inachevée de tâches de dragage, remblais, plantation d'arbres, construction de routes lacustres, etc., le projet doit être arrêté. Le site devient un lieu très pollué, avec de nombreuses constructions illégales implantées sur ce terrain public. La principale raison du retard du projet est la difficulté à libérer le terrain ; certains ménages ont occupé ce terrain public et ont empêché la réalisation du projet. L'investisseur et les autorités locales n'arrivent pas à résoudre ce problème (Nhandan, 2011).
La zone du projet de construction du parc Ba Mẫu est située dans les quartiers de Trung Phụng et Phương Liên, dans l'arrondissement de Đống Đa. C'était auparavant une terre cultivée autour de lacs. Petit à petit, des habitants l'ont utilisée comme terrain résidentiel sans autorisation légale et, comme cette occupation résidentielle durait depuis longtemps, les autorités de tous niveaux l'ont finalement acceptée comme légale (CAND, 2006).
En 2001, le Comité populaire de la ville a approuvé l'ajustement de la planification détaillée de la zone du lac Ba Mẫu à l'échelle 1/ 500e et a en même temps approuvé le projet d'investissement pour construire et achever l'infrastructure technique de la zone du parc du lac Ba Mẫu. Le projet a été confié à l'Unité de gestion des projets de transport urbain (Département des transports), puis transféré à l'Unité de gestion des projets d'infrastructure urbaine (Département de la construction) pour la mise en œuvre, mais peu de progrès ont été réalisés. La suspension du projet pendant une longue période a amené des centaines de ménages de cette zone à vivre dans un état de planification «suspendue», affectant leur vie quotidienne et leur vie, provoquant la colère du public. Le 8 février

2010, le comité populaire de la ville a approuvé le plan de projet ajusté. Peu de temps après, le Département de la construction a chargé le Conseil de gestion du projet d'infrastructure urbaine de mettre en œuvre d'urgence le projet.

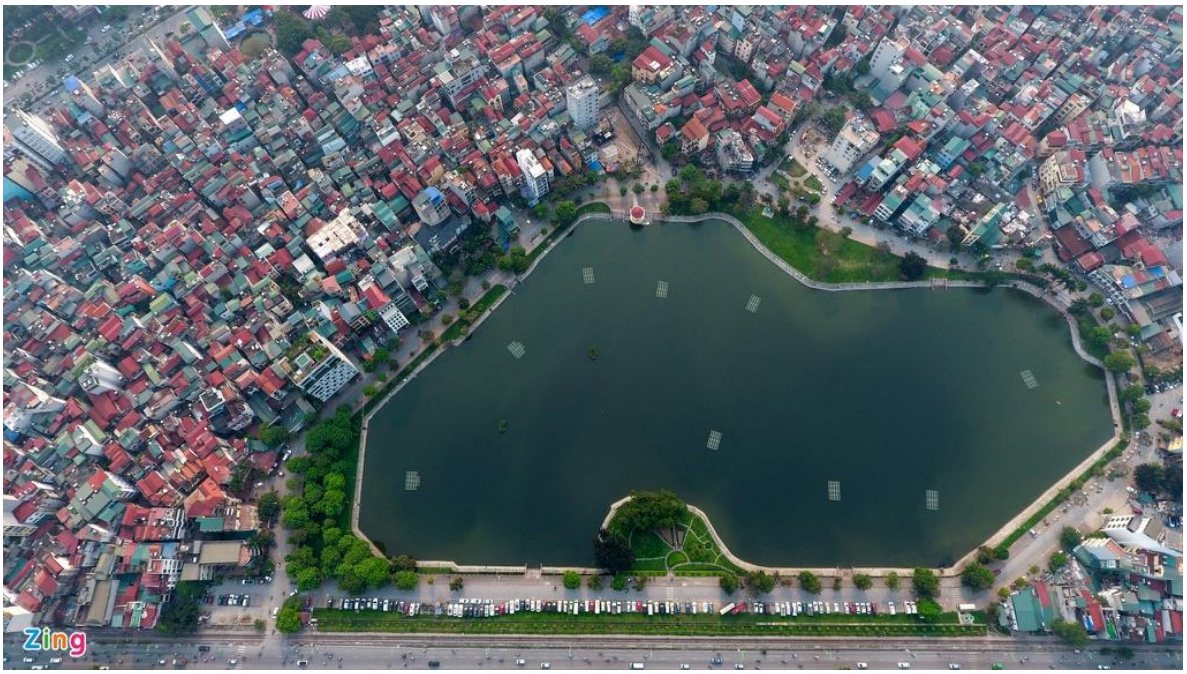


Illustration 6-1 : Lac Ba Mẫu (source : Zing.vn, 2017)

En 2001, le Comité populaire de la ville a approuvé l'ajustement de la planification détaillée de la zone du lac Ba Mẫu à l'échelle 1/500e, et a en même temps approuvé le projet d'investissement pour construire et achever l'infrastructure technique de la zone du parc du lac Ba Mẫu. Cependant, ce projet n'a pas progressé.

En 2010, encore une fois, la ville de Hà Nội a approuvé le plan d'ajustement du projet, renommé projet « Construction et achèvement de l'infrastructure technique du parc du lac Ba Mẫu ». En 2011, le projet a redémarré. Dans la décision 3752 / QD-UBND du 14 juillet 2014, le Comité populaire de Hà Nội décide de récupérer 1918,8 m2 de terrain dans les quartiers Phương Liên et Trung Phụng (arrondissement de Đống Đa) et confie au Comité populaire de l'arrondissement de Đống Đa la tâche d'achever et d'améliorer le sol et l'infrastructure technique du terrain.

Quatorze ménages qui vivent dans cette zone ont cédé les terres familiales au projet et ont accepté de déménager dans la zone de réinstallation du quartier Phương Liên. Cependant, une partie du terrain que les ménages avaient cédée pour construire le lac a ensuite été privatisée par d'autres ménages. Après cela, ces ménages-ci n'ont pas accepté de déménager pour libérer le terrain du parc. En juin 2020, l'arrondissement de Đống Đa a forcé ces ménages à déménager ailleurs et ils ont également reçu une compensation (Tienphong, 2020).

6.1.2. Utilisation temporaire des terrains publics

Le phénomène d'utilisation temporaire du terrain public à des fins commerciales est assez répandu à Hà Nội. Les habitants riverains cherchent toujours un moyen d'utiliser les terrains de projets d'espaces publics qui sont en attente de mise en œuvre, pour en tirer des profits. Nous montrons ci-dessous quelque cas d'utilisation des terrains publics à des fins différentes.

a. Le terrain destiné aux bâtiments publics de la KĐTM Trung Hòa Nhân Chính – de l'espace abandonné au marché bondé

Un des exemples d'espace public privatisé par les habitants dont les journaux ont beaucoup parlé, est le terrain destiné au centre médical, à la maison culturelle et à l'espace de stationnement de la KĐTM Trung Hòa, dans la rue Nguyen Thi Thập. Actuellement, ce terrain est utilisé par le principal marché des habitants de cette zone. Ce projet a été décidé il y a près de 20 ans et n'a pas encore commencé. L'investisseur a toujours demandé à en modifier le plan pour ajouter des étages aux bâtiments.

Selon le plan architectural approuvé en mars 2000 et en juin 2001 par le Comité populaire de Hà Nội, ce terrain (C2) d'une superficie de 2.054 m2, doit desservir les habitants alentours. La hauteur maximum y est de trois étages, le coefficient d'occupation du sol de 0,96 et la densité de construction, de 48%.

En juin 2002, le Comité populaire de Hà Nội a publié la décision n° 90 ajustant le plan directeur des parcelles de terrain de la nouvelle zone urbaine de Trung Hòa - Nhân Chính. Selon cette décision, la superficie et la fonction d'utilisation du sol de cette parcelle (C2) sont inchangée par rapport au plan approuvé mais la hauteur du bâtiment est montée à cinq étages et le nouveau coefficient d'utilisation du sol est 1,98.

En juillet 2018, le Département de la planification et de l'architecture de Hà Nội a continué à approuver le plan global et architectural du projet « Construction d'un centre de santé, d'une maison culturelle et d'un parking dans le terrain C2 pour servir aux habitants » avec cinq étages, plus grenier et deux sous-sols.

Le marché traditionnel Trung Hòa a été précédemment supprimé pour construire une tour et les autorités ont déplacé ce marché traditionnel dans le sous-sol de la tour de bureaux et de logements au 27 Trần Duy Hưng. Mais les clients n'ont pas suivi, car les gens ont préféré aller au marché spontané en plein air dans le terrain C2. On peut dire que ce marché temporaire a complètement remplacé le marché traditionnel Trung Hòa. Jusqu'à aujourd'hui, les habitants des alentours l'ont naturellement considéré comme leur marché indispensable.

Selon nos observations en 2018, les marchands ont installé une clôture autour du terrain du projet et ce terrain sont divisées en plusieurs kiosques. L'intérieur du terrain qui est temporairement utilisé comme lieux de stockage, lieu de repos pour les personnes qui travaillent dans les stands du marché temporaire, ou lieu pour garder leurs affaires. Les habitants craignent que l'investisseur ne demande à transformer ces bâtiments en tours, ce qui rendrait l'espace de vie plus encombrée dans ce quartier.

Il y avait alors un programme de quartier civilisé, les stands étaient fermés pendant la journée aux heures de travail, pour que le quartier ne soit pas en désordre et paraisse plus beau et plus propre. Les commerces ouvrent à la fin de la journée vers 16 heures, quand les habitants font des courses.

b. Location pour usage temporaire du parc Nhân Chính : des restaurants et des terrains du Sport

Le projet de parc du lac Nhân Chính est situé dans les arrondissements de Cầu Giấy et Thanh Xuân d'une superficie de plus de 13 hectares. La construction a commencé en mai 2016 et, en septembre 2018, le parc est officiellement mis en service.

Le plan détaillé du parc à l'échelle 1/500e a été approuvé par le Comité populaire de la ville en 2011. Cependant, l'investisseur privé n'a pas pu mettre en œuvre le projet à cette période ; alors, en attendant que le projet soit construit, la ville a confié au centre de développement du patrimoine foncier l'arrondissement de Thanh Xuân, l'exploitation temporaire du parc, sous la forme d'autorisation de mise en location des parkings et des zones d'entraînement aux sports. Les bénéfices de la location de ces terrains serviront à gérer le parc.

Dans les années 2013-2015, le terrain de ce projet de parc a été utilisé pour faire des bars à bière et des terrains de football. Les jours avant la nouvelle ans lunaire (Tết), ce lieu devient un marché pour vendre les fleurs et de plantes ornementales (VOV, 2014). Les terres du parc étaient autrefois des terres agricoles des villages environnants, et la ville a donné à louer ce terrain pour en éviter la privatisation par des habitants. Par conséquent, la libération du terrain pour la construction du parc n'est pas difficile comme dans le parc Đống Đa bien que quelques ménages aient privatisé une petite partie du terrain.

Cependant, après un an d'utilisation, le parc est devenu très pollué en raison du manque de budget pour la gestion du parc. Les habitants des alentours se plaignent qu'ils ne veulent plus aller se balader dans ce parc parce que l'eau y est très polluée (Lao Động, 2019).

c. Parc du lac Trung Văn - entre les champs agricoles et l'espace de la marche

Le parc Trung Văn (phường Trung Văn, arrondissement Nam Từ Liêm) est un endroit où beaucoup d'habitants de la KĐTM Mỗ Lao marchent pour faire de l'exercice le matin, l'après-midi et le soir. Situé à 12 km du centre-ville, c'est un des rares espaces publics qui serve aux habitants de la KĐTM Mỗ Lao avec ses nombreuses tours en hauteur. Auparavant, cette zone était occupée par des rizières du district rural Từ Liêm. En 2014, ce district rural a été divisé en deux pour devenir deux arrondissements : Bắc Từ Liêm et Nam Từ Liêm. Depuis, une série de projets de logements ont été approuvés dans ces deux nouveaux districts urbains.

Au Lac Trung Văn, le dragage, le remblai, la plantation d'arbres, l'installation de systèmes d'éclairage, la création de passerelles et la construction d'égouts ont été réalisés et mis en service à partir de 2013.

Les autorités du *phường* ont mis une clôture autour du lac, interdit l'entrée aux habitants et construit des bâtiments à l'intérieur de ce parc. Cela a reçu beaucoup de critiques des habitants dont les

journaux ont beaucoup parlé en 2014. Les autorités du *phường* ont alors enlevé la clôture et le lac est devenu un lieu de promenade et d'exercices pour la santé, pour des milliers de ménages vivant dans la KĐTM Mỗ Lao. Pendant le temps pour les autorités de trouver des investisseurs intéressés au projet, les habitants des KĐTM profitent de ce terrain pour planter leurs propres légumes. Le *phường* profite de ce temps pour mettre le lac en location pour nourrir les poissons, et il donne à louer un terrain à la porte d'entrée pour une cafétaria. Les gens qui cultivent des légumes là-bas sont principalement des habitants des tours de la KĐTM Mỗ Lao. L'après-midi vers 16 heures, il y a des petites échoppes de thé, des boulangeries et ils mettent des tables autour du lac. Bien sûr, pour vendre ici, ils ont payé un montant au *phường*, et surtout ils connaissent les équipes locales de l'ordre urbain.

Bien qu'ils n'étaient pas les propriétaires de ce terrain, ils recevront une compensation quand le projet des logements reprendra le terrain. Madame T. et monsieur V. sont des habitants de la KĐTM Mỗ Lao[1]. Ils ne sont pas propriétaires du terrain à côte du lac mais ont profité du terrain du lac pour cultiver des légumes frais depuis 2017. Ils ont reçu une compensation d'environ 3 millions VND (soit 130 USD) pour abandonner les terres cultivées quand le projet de logements de la KĐTM à côte du lac a repris ces terrains en 2020. Comme l'investisseur voulait terminer rapidement le projet et vendre la maison, il n'a pas hésité à payer une compensation pour résoudre le problème rapidement.



Illustration 6-2 : Les champs de légumes frais sur le terrain du parc Trung Văn (photo de l'auteur, 2019)

Autre exemple : le parc du lac de Ngòi – Cầu Trại, espace public et lieu de promenade des habitants du quartier Mỗ Lao dont le terrain a été privatisé. D'après la planification du projet Ngòi – Cầu Trại [2], un lac de paysage est censé voir le jour. Cependant depuis 2016, ce lac a été en partie comblé par les habitants qui ont agrandi leurs espaces d'habitation. Les comblements se font de nuit, les camions déversent leurs chargements de terre et les constructions informelles suivent alors. De cette manière, sont apparus dans le périmètre du projet : deux ateliers de réparations de motos, une vingtaine de logements bon marché (nhà trọ), des poulaillers, etc. (Moitruongvadothi, 2019).

On peut voir que les habitants profitent toujours des terrains où un projet d'espace public n'est pas encore mis en œuvre pour faire des affaires : marchés, champs de légumes frais, logements à louer,

[1] Entretien réalisé en 2020

[2] Le Comité populaire de la ville. Hà Nội a approuvé via décision n ° 1485 / QD-UBND du 28 mars 2016

stands de bière, etc. Ils reçoivent alors une compensation ou un nouveau lieu de résidence, cela dépend du contexte des sites et de leur capacité de négociation avec les autorités locales ou l'investisseur privé.

6.1.3. Privatisation les espaces publics *đình, chùa* (temples, pagodes) par les habitants

Selon les chiffres du département de la culture et des sports de Hà Nội, en 2016, 1.203 ménages et 11 agences se sont installées sur les terrains de 104 sites historiques, surtout dans quatre arrondissements du centre : Hoàn Kiếm, Đống Đa, Hai Bà Trưng, Ba Đình. Ces terrains historiques sont classés dans la catégorie du patrimoine culturel et doivent être conservés. Des dizaines de ménages vivent dans des sites comme : la pagode Dong Quang (arrondissement de Đống Đa, : 16 ménages), les cloîtres des temples Quang Hoa - Thiền Quang - Phap Hoa (arrondissement de Hai Bà Trưng : plus de 40 ménages), les pagodes Lien Phai (arrondissement de Hai Bà Trưng), la pagode Ngu Xa (arrondissement de Ba Dinh), la pagode Quang Minh (arrondissement de Đống Đa), la pagode Huyền Thiên (arrondissement de Hoàn Kiếm).

De nombreuses raisons permettent d'expliquer cette situation, principalement le manque d'installations après la libération de la capitale. L'État a dû installer temporairement un certain nombre d'écoles et de familles dans les temples et les pagodes. Dans les années 1960, de nombreuses personnes de retour des nouvelles zone économiques (vùng kinh tế mới)[3], sont allées vivre dans un temple car elles n'avaient pas de lieu pour vivre. D'autres sont des personnes qui vivaient hors de la digue du fleuve Rouge et qui ont subi des inondations dans les années 1971 et 1972 ; elles sont restées dans ces sites historiques, pour vivre temporairement.

Jusqu'à ce jour, ces familles continuent à vivre dans des bâtiments historiques, tels que la pagode Hàm Long ou la pagode Ngũ Xá. Il y a également des organisations et des particuliers qui profitent de cette politique pour emprunter, ou louer des terrains et ensuite tenter de se les approprier. Le temple Đồng Nhân (Hai Bà Trưng) en est un exemple. En 1977, la pagode a prêté un terrain de 158 m2 au représentant de l'organisation coopérative Tiền Phong. Cet accord de prêt n'était valable que pour 3 ans, mais la coopérative Tiền Phong a divisé le terrain pour donner des kiosques à louer jusqu'à aujourd'hui (Nhandan, 2016).

Les ménages installés depuis longtemps ont ensuite construit eux-mêmes leurs maisons et donné naissance à leurs enfants, donc le nombre de ménages et de personnes a augmenté. Les autorités, à tous les niveaux, le savent mais, comme cette situation existe depuis si longtemps, il est difficile de récupérer l'espace des site historiques.

[3] La construction de nouvelles zones économiques (xây dựng vùng kinh tế mới) est une politique du gouvernement vietnamien pour organiser et redistribuer la main-d'œuvre et la population dans tout le pays, en déplaçant un grand nombre de personnes dans les villes vers les régions : *midland*, montagne, frontière et île. Cette politique a été mise en œuvre dans le nord du Viêt Nam depuis 1961 et à l'échelle nationale après la réunification du pays jusqu'en 1998. Pendant 37 ans, le Viêt Nam a organisé le déménagement de 1.368.691 ménages, dont la migration intra-provinciale est de 702.761 ménages avec 3.342.253 personnes, et 665.930 ménages d'une province à l'autre avec 2.809.373 personnes (TRỊNH Huy Quách, HOÀNG Thị Tây Ninh, 2004).

Dans ce cas on parle d'« empathie » (*thông cảm*) (voir le 6.2.b) avec la « raison historique ». Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le patrimoine de 2002, la ville a eu une politique de relocalisation vers d'autres logements des ménages vivant dans ce patrimoine. Selon cette politique, les habitants recevront une compensation ou un nouvel endroit pour habiter.

Des milliers de ménages vivent dans des sites historiques, en attente de relogement. Cependant, selon les autorités, pour récupérer le terrain du site, il faut avoir le financement pour cette relocalisation et il faut avoir un grand parc de logements. Selon le Comité populaire de l'arrondissement de Hoàn Kiếm, relocaliser une famille en 2016 demande environ 1,5 milliard VND (environ 53 milles euros). Et de nombreux ménages ne veulent pas déménager ailleurs car l'hyper-centre est un lieu idéal pour faire du commerce et gagner sa vie.

Ainsi certains ménages utilisent le port de la pagode Quang Hoa pour vendre de la nourriture et ne veulent pas déménager. D'autres ménages ont acheté des appartements dans d'autres lieux mais ils ont fermé leurs portes dans les terrains du site, dans l'attente que l'État leur paye une compensation, comme des familles dans le temple Hà Vĩ, pagode Đống Quang (Nguoilaodong, 2016).

En 2016, plus de vingt sites historiques de la ville ont achevé la relocalisation des ménages qui les occupaient, dont dix sites dans l'arrondissement de Hoàn Kiếm, sept dans l'arrondissement de Hai Bà Trưng et quatre dans celui de Đống Đa. Dans de nombreux sites, un grand nombre de ménages n'ont pas pu être réinstallés, c'est le cas du temple Kim Ngân, des pagodes Quan Đế, Quan Thien, Cầu Đông, Vinh Trù, Thiên Phúc, du temple Dong Thanh dans l'arrondissement Hoàn Kiếm, des pagodes Liên Phái, Vua, Chan Tien, Vân Hồ dans l'arrondissement Hai Bà Trưng, des pagode Linh Ứng, Huy Văn, Quang Minh dans l'arrondissement Đống Đa (Nhandan, 2016).

La butte Đống Thây

Un autre monument célèbre qui est également approprié est la butte Đống Thây (Thanh Xuân Trung, district de Thanh Xuân). Située à environ 8 km du centre-ville, la butte Đống Thây est privatisée par des migrants depuis des années 1990.

Đống Thây est une site historique national reconnu en 1990, avec une superficie de plus de 26.000 m2. Ce site est actuellement occupé par 186 ménages avec environ 400 habitants. Actuellement, cet endroit est envahi par des magasins, un lieu de collecte des déchets et des stocks de matériaux de construction. En fait, les migrants qui exercent toutes sortes d'emplois depuis des années 1990, profitent de la faiblesse de la gestion de ce terrain. Ils ont transformé ce site historique en un lieu de rassemblement de matériaux de construction, d'ordures. Ils ont construit des maisons temporaires pour rester.

En 1997, il y avait 46 constructions illégales à l'intérieur du site. À cette époque, c'était un endroit périphérique. Le nombre de ménages y est passé de 96 en 2008, à 186 en 2013. Certains ménages ont privatisé plus de 100 m^2, qu'ils ont ensuite vendus à d'autres. On peut voir souvent ce phénomène d'achat et de vente de maisons illégales dans la société Vietnamienne. Certains ménages ont divisé le terrain en plusieurs morceaux pour construire des maisons pour leurs enfants, donc le nombre de nouveaux ménages a augmenté. Selon le *phường,* il y a de nombreuses

constructions illégales depuis longtemps, donc le comité populaire du quartier n'a pas le droit d'évacuer leurs habitants ou de démolir les constructions.
L'urbanisation informelle, « par le bas » ou « *in situ* » est en effet une caractéristique importante du processus d'urbanisation au Việt Nam. Comme l'ont montré plusieurs chercheurs travaillant sur ce phénomène à Hà Nội (Fanchette, Labbé, Gibert, etc.) le rapport oblique des Vietnamiens aux normes et règlements et leur capacité à se faufiler entre les lois (*lach luat*) est à la base d'une gouvernance « itérative », voire « permissive », dans laquelle la concertation et le compromis valent sur la contrainte et la coercition (Duchère, 2019). Ainsi, les migrants arrivant des campagnes du delta du Fleuve rouge vont s'installer sur des terres agricoles ou sur des terres inondables (dans la zone hors-digue par exemple) dans des abris de fortune avant de déménager dans une maison moins précaire. L'auto-construction est tolérée mais elle implique une corruption et des négociations entre autorités et population. L'expression consacrée pour décrire la construction sans permis sur un terrain public ou une terre agricole est *« Nhảy dù »* (saut en parachute). Le phénomène recouvre un intérêt particulier notamment lorsque la terre « illégalement » construite est ensuite réclamée par les pouvoirs publics afin d'y développer un projet urbain ou industriel. Dans ce cas, et du fait des collusions et imbrications entre populations et administration, le *phường* (quartier urbain) doit verser des compensations (*đền bù*) aux habitants des terres illégalement construites. Aussi absurde que cela puisse paraître, cet état de fait est en réalité permis par la recherche permanente de compromis et d'arrangements afin de ne pas fragiliser l'assise du régime qui n'aurait de toute manière pas les moyens de gérer une prolifération des contestations liées aux questions foncières[4]. De cette manière, on peut affirmer que les Vietnamiens forcent la privatisation du foncier et négocient en quelques sortes les modalités du maintien en place des structures d'encadrement (parti unique autoritaire mais disposé à discuter).

6.2. Le partage entre acteurs au sujet de l'usage de l'espace public

Ce sous-chapitre analyse les relations sociales dans la culture vietnamienne, l'arrangement entre acteurs participant à la fabrication de l'espace d'urbain à partir des cas d'étude analysés au chapitre 5 et au sous-chapitre 6.1.

6.2.1. La relation sociale « *quan hệ* » dans l'usage de l'espace public piétonnier

Suite aux différentes campagnes de « nettoyage des trottoirs » et face au constat d'échec, partagé par différents acteurs et observateurs, les journaux ont ouvert des débats quant aux causes de ce

[4] Les conflits fonciers représentent déjà un enjeu notoire pour les autorités. D'après le rapport 304/BC-CP en date du 26 octobre 2012, 70 % des plaintes et autres recours administratifs déposés auprès des différentes institutions publiques étaient relatifs aux questions foncières : « Tuy nhiên, tình hình khiếu nại, tố cáo liên quan đến các quyết định hành chính về đất đai vẫn diễn ra phổ biến, theo số liệu thống số đơn khiếu nại tố cáo hàng năm các cơ quan hành chính nhà nước nhận đươc có khoảng 70 % là đơn khiếu nại, tố cáo và tranh chấp đất đai » (304/BC-CP, 6p.) [Cependant, la situation des plaintes et des dénonciations liées aux décisions administratives concernant les terres est encore très préoccupante : selon les statistiques, 70 % ont trait à des conflits fonciers].

problème urbain. Chaque espace ou domaine pouvant générer une rente est, d'une manière ou d'une autre, contrôlée par l'administration politique et administrative. Les groupes d'intérêts qui se partagent l'espace public mettent au jour les relations, les connivences et les complicités entre habitants et pouvoirs publics[5].

Un véritable système de compromis, de négociations et d'arrangement se met alors en place au sujet du contrôle des trottoirs. Les forces de l'ordre sont des acteurs essentiels de ce dispositif infra-légal qui permet de moduler la rigueur des plans spatiaux. A l'instar de ce qu'on observe dans d'autres domaines, la société urbaine vietnamienne (mais aussi rurale) semble davantage fonctionner sous le régime de la concertation que de la contrainte.

Ce système est renforcé par la relation sociale et les règles sociales du Viêt Nam : le *quan hệ* (relation) est au cœur de ce système, comme l'explique Panier (2018) : « Employé comme un verbe, *quan hệ* renvoie aux pratiques visant à entretenir et maintenir des bonnes relations, et pourrait se traduire par « réseauter ». […] Avoir du quan hệ signifie avoir un bon réseau. Si, comme pour le guanxi chinois, parler de quan hệ comprend à la fois une dimension utilitaire, morale et affective, l'usage vietnamien n'a pas la connotation négative que cette notion tend à avoir aujourd'hui en Chine, ou, assimile au fait de manipuler des relations pour servir des fins personnelles, il est souvent associé à des stratégies relationnelles visant à contourner la loi pour le profit » (Panier, 2018, p.200)

Au Viêt Nam, le *quan hệ* est une condition indispensable pour que les gens puissent être introduits dans la société. Les enfants peuvent trouver un emploi grâce aux relations de leurs parents. Dans les projets de construction de la ville, pour avoir un bel endroit et avoir une forte rentabilité, l'investisseur doit normalement avoir le *quan hệ* avec les autorités. Bien sûr, ils doivent encore payer un remerciement. Ce phénomène est très courant, au point que les Vietnamiens le considèrent comme une partie de la culture.

Dans le cas des vendeurs ambulants, quand l'un d'entre eux installe ses affaires devant la porte d'une maison, c'est qu'il y a eu un accord avec le propriétaire de la maison pour l'autoriser à vendre ou louer temporairement l'espace devant la maison. Il peut arriver qu'il y ait différents vendeurs de rue à des moments différents dans la journée, au même endroit, c'est qu'un compromis a été établi entre les vendeurs, et entre les vendeurs et les propriétaires de la maison (A. Kim, 2014, Kientrucvietnam, 2016).

Il n'est pas possible de comprendre la ville vietnamienne sans saisir les logiques de fonctionnement du village vietnamien, unité de référence de la société. Traditionnellement, le village vietnamien est lié à une famille, à un lignage. Ainsi, les relations qui unissent les habitants d'une localité sont le plus souvent des relations lignagères. L'idiome « le village est la résidence d'une famille » se lit dans les noms de villages: Đặng Xá (résidence de la famille Đặng), Ngô Xá, Đỗ Xá, Trần Xá, Nguyễn Xá, Châu Xá, Lê Xá. Cette particularité fait des villages, et donc des quartiers urbains qui sont en fait d'anciens villages, des espaces marqués par un fort contrôle social et une certaine

[5] Le journal de Transport 2017, http://www.baogiaothong.vn/luat-ngam-van-ton-tai-tren-via-he-va-long-duong-d203615.html : « *La récupération des trottoirs signifie également éliminer les profits illégaux qui existent sur ce trottoir. Elle concerne ceux qui vivent ou font des affaires sur le trottoir, mais concerne aussi les « groupes d'intérêts » qui sont les proches des autorités.* »

solidarité. Les relations sociales sont caractérisées par une forte réciprocité dont le but est de produire et reproduire des rapports sociaux indispensables à l'harmonie sociale et au développement économique.

En ville comme en milieu rural, l'entretien d'un réseau permet d'activer ces liens de réciprocité. Or ce sont précisément ces types de relations qui facilitent les stratégies de contournement des lois et règlements (*lách luật*), de modification des règlements (*bẻ luật*), voire même des passages en force (*phá rào*). Certaines familles, très liées aux autorités locales, contrôlent des portions de l'espace public et agissent comme de véritables *xã hội đen* (*société noire*[6] ou mafias) avec qui les habitants doivent traiter s'ils veulent conserver leurs commerces. Le réseau se construit de différentes manières, autour d'une bière au *bia hoi*, d'un thé au magasin de *trà đá* ou encore dans les nombreuses associations placées sous l'égide du Front de la Patrie.

Les chercheurs débattent autour de l'autonomie des villages vietnamiens. Certains chercheurs affirmèrent que les règles de la société urbaine du nord du Vietnam sont encore aujourd'hui fortement influencées par les règles du village, qui est un territoire autonome. Pour entrer dans cette société et faciliter toutes les stratégies autour du travail ou régler les problèmes avec les autorités, il faut construire des réseaux sociaux avec les villageois. Le proverbe « Phép vua thua lệ làng » (les lois de l'empereur s'inclinent devant les coutumes du village), est utilisé pour caractériser la faible capacité l'État féodal vietnamien pour intervenir dans la politique villageoise. Ceci est encore affirmé par de nombreux chercheurs aujourd'hui. D'autres, cependant, soutiennent que la relation entre le village vietnamien et l'État s'est renouvelée depuis l'époque de 1945. L'encardre n°6-1 montre des opinions divergentes sur l'autonomie des villages vietnamiens.

Le village vietnamien, un territoire autonome ?

Depuis le Xe siècle, la distribution de la population en villages est à la base de la civilisation vietnamienne. Pour certains chercheurs, le village est l'« allégorie matérialisée de la civilisation Viêt » (Tessier & Papin, 2002) et a su garder une identité propre, une « irréductible originalité » (Mus, 1952, p.373). Le village traditionnel est également doué d'une personnalité propre qui participe à effacer l'individu face au groupe et à faire du territoire villageois un territoire sacré, à part ou plutôt à partir duquel les lois de l'État central sont secondaires face aux sentiments, aux coutumes et aux lois villageoises. La haie de bambous symbolise cette démarcation entre l'intérieur (le village) et l'extérieur (les affaires nationales).

Les villages maillent le territoire et constituent la stratégie mise en place par les paysans pour lutter contre les calamités naturelles. L'idiome « *Trời lụt thì lút cả làng* » (*l'eau qui monte inonde tout le monde*) illustre la nécessité que ressentent les *Kinh* à s'unir et à se regrouper au sein d'une communauté. Par ailleurs, le village est un poste d'observation privilégié de ce qui se joue à des niveaux supérieurs : « On ne peut voir clair dans aucun

[6] Traduit par l'auteur

des problèmes capitaux du Viêt-Nam (...) tant qu'on ne les a pas dégagés au niveau des communautés villageoises » (Mus, 1952).
L'autonomie villageoise (dans son rapport à l'État central) est aujourd'hui discutée. Certains chercheurs, comme Laurent Dartigues (2009, p. 46), soulignent que le village vietnamien « ne peut être constitué comme la tribu des sociétés dites complexes ». Avec la révolution d'Août 1945, le village a été intégré dans la commune (*xã*). Pour beaucoup d'observateurs, cette intégration est la marque d'une volonté de l'État d'assimiler et de réduire le poids du pouvoir villageois et de ses institutions. D'autres, pour exprimer une idée similaire, se réfèrent au mouvement et y voient la tentative de l'État central de figer le village comme entité immuable afin d'en faciliter le contrôle. Le village vietnamien s'intègre alors dans le processus historique de changement social (Kleinen, 1999, p.238) et les débats restent vifs en ce qui concerne son autonomie supposée.

Encadré 6- 1 : Le village vietnamien, un territoire autonome ? (source : Duchère, 2019)

« Dans la sphère étatique, et en particulier dans les relations entre la population et les agents de l'État, le *quan hệ* fournit souvent une issue favorable aux pratiques assimilées à la corruption » (Panier, 2018).
« Dans les années 1960, le *quan hệ* émerge dans une situation historique relativement inédite où la population vietnamienne est confrontée à un pouvoir étatique puissant et omniprésent, aux rênes d'une économie centralisée et planifiée. Le *quan hệ* s'est développé comme une stratégie pour faire face à un contexte de rareté des ressources dans une situation de monopolisation par l'État de la répartition des biens et des services » (ibid.).
Avec les reformes du Doi Moi, les pratiques relatives au *quan hệ* ont perdurées tout en évoluant dans tous les domaines. Un proverbe vietnamien illustre l'importance du *quan hệ* pour trouver un emploi dans l'administration publique : *Nhất quan hệ, nhì tiền tệ, ba trí tuệ* (La relation est la première, l'argent est la deuxième, le talent est la troisième). Pour un poste de travail, les personnes qui sont embauchées en premier sont les personnes qui ont la bonne relation avec les fonctionnaires. Du point de vue de la population, « la corruption rend la vie dure, mais sans elle, l'existence serait invivable » (Papin & Passicousset, 2010, p. 149).

6.2.2. *Tình cảm* (affection) et *thông cảm* (empathie) : deux valeurs essentielles pour comprendre la société urbaine vietnamienne

a. Thông cảm (Empathie*)* dans l'usage d'espace piétons

Dans nos entretiens avec des vendeurs de rue, et nos observations à long terme dans les quartiers Trung Hòa et Mỗ Lao, les vendeurs de rue ont tous déclaré que la police du quartier les avait laissés vendre à condition qu'ils soient bien rangés.

Selon nos observations à la KĐTM Mỗ Lao, un homme de la *dân phòng*[7] (la force de défense civile) prévenait les vendeurs avant que la police ne vienne faire son travail, afin que les vendeurs cachent leurs marchandises et arrêtent de les exposer dans la rue. Le vendeur de tofu nous a raconté que cet homme de la *dân phòng* se chargeait aussi de négocier entre les deux parties, le policier de l'ordre urbain et les vendeurs, afin que les deux parties puissent faire leur travail. La police peut faire son travail à certaines heures de la journée et l'homme de la *dân phòng* prévient le vendeur de rue pour qu'il évite la police à ces heures-là. Lorsque la police de quartier viendra, tous seront bien rangés. Les vendeurs ambulants devront verser une petite somme pour la *dân phòng*. Et bien sûr, ces quartiers ne font pas partie de la catégorie des rues de la ville à interdiction stricte, ni à la vitrine « belle, propre » du quartier.

Dans les ruelles qui sont des héritages du village urbain, les vendeurs ambulants peuvent vendre plus facilement car les ruelles sont toujours négligées dans les programmes urbains. Selon nos observations, les vendeurs ambulants ne sont pas empêchés de vendre par les *phường* dans les différents quartiers et ruelles, mais avoir un lieu de vente dépend de l'arrangement entre les vendeurs et les habitants des ruelles, et cela dépend aussi de la *quan hệ* (relation) des vendeurs avec les riverains.

Ainsi, les « amendes » payées à la police permettent à la population de contourner les lois et de ne pas se plier aux règlements. Elles permettent également aux membres de l'administration locale (policier, fonctionnaires, etc.) de négocier leur place dans le processus de métropolisation de Hà Nội et d'intégration du pays dans l'économie de marché, notamment dans le contexte actuel de dissonance entre le système politico-administratif et la sphère économique (salaire des policiers très bas par exemple).

En réalité, ces stratégies sont tolérées (*thông cảm*) par les autorités et relèvent d'une politique pragmatique visant au maintien de l'emprise de l'État-parti sur la société en concédant à cette dernière des « espaces de liberté ». Cet « espace de liberté » qui donne une porte de sortie pour que les habitants puissent avoir des ressources dans le contexte de manque d'emplois pour les pauvres (sous peine de remettre en cause la paix sociale).

Cette empathie « *thông cảm* » joue un rôle important dans la société vietnamienne pour exprimer une situation difficile. Les autorités compatissent avec le policier et l'autorise informellement à améliorer son salaire par des ressorts infra-légaux. De la même manière, les commerçants ayant une échoppe sur le trottoir tentent d'expliquer leur situation aux forces l'ordre espérant que ceux-ci feront preuve de *thông cảm*, d'empathie. Cette situation s'inscrit dans un contexte plus large de corruption endémique où l'accès à un emploi et la possibilité de commercer sont conditionnés au versement d'une somme d'argent.

[7] Les lois vietnamiennes actuellement n'a pas de règles concernant la force de protection civile mais il y a un règlement concernant « l'équipe de la garde civile » (lực lượng dân phòng) dans la loi sur la prévention et la lutte contre les incendies, lực lượng dân phòng signifie: « une organisation composée de personnes participant aux activités de prévention et de lutte contre les incendies, maintien de l'ordre et de la sécurité urbains ».

b. Tình Cảm (Affection) dans l'usage d'espaces piétonniers

> ***Tình cảm***
>
> Dans la culture Vietnamienne, le *tình cảm* joue un rôle très important. Les autorités s'imposent à la société par leur capacité à dialoguer avec elle et à lui concéder des espaces de liberté que le le *tình cảm* illustre.
> Le contrôle de l'espace public du Viêt Nam fonctionne sur ce régime. Les autorités vietnamiennes font appliquer les règlements urbains en restant à l'écoute des demandes sociales. Les règles et règlements urbains au Nord du Viêt Nam sont encore largement influencés par les règles villageoises.
> Cette particularité pourrait être analysée à l'aune des recherches sur l'économie morale développée par James Scott ou encore de l'économie des sentiments. D'après Hyden (2007), tenant de l'économie des sentiments, ce système est constitué par des investissements personnels dans des relations de réciprocité avec d'autres individus comme moyens d'atteindre certains objectifs qui semblent impossibles à atteindre autrement ». Le clientélisme et la relation au dirigeant charismatique représentent des formes d'institutions informelles observables au Viêt Nam et dont le but est en effet d'obtenir des avantages. Une de nos enquêtées (2018), Madame H. (Xuân Đỉnh, Hà Nội) affirme que les policiers la laissent tranquille car ils comprennent que sa famille a besoin de ce revenu pour vivre. C'est une tolérance et non pas un droit. Néanmoins cette tolérance est particulièrement fragile.

Encadré 6- 2 : Tình Cảm (Affection) (Nguyễn Mai Huệ, 2020)

David Koh (2006) explique dans son livre « Wards of Hà Nội » que l'espace public urbain de Hà Nội est le « Mediation Space », la gestion n'est pas simplement due aux politiques aux niveaux les plus élevés, elle a également certains impacts des populations locales sur la politique.
Cet état de fait est intéressant à maints égards tant il donne à voir et à comprendre le fonctionnement des relations entre la société vietnamienne et ses structures d'encadrement. À ce titre, nous renvoyons aux recherches de James Scott (1976) qui a travaillé sur les économies morales des paysans d'Asie du Sud-Est et notamment à son ouvrage intitulé « Les arts de la résistance. Fragments du discours subalterne » dans lequel l'auteur revient sur les valeurs partagées (par l'État et la société) qui constituent le cadre des relations entre d'une part, les dominants et les dominés et, d'autre part, les dominés eux-mêmes. En effet, le sentiment de justice, l'affect (tình cảm) ou encore l'évaluation de ce qui est tolérable et ce qui ne l'est pas participent d'une économie morale dans laquelle « l'exploitation par les premiers et la réciprocité entre les seconds appartiennent à un même univers « moral » dont les valeurs se rattachent à cette éthique de la survie » (D. Fassin, 2009). Ce qu'il importe de comprendre dans notre situation est que le rapport entre les populations et les pouvoirs publics est normé et organisé autour de valeurs plus ou moins partagées et d'un

compromis qui permet à chaque partie d'éviter au mieux le conflit. La « flexibilité politique » (Nguyễn H.H, 2016) d'un côté, les résistances quotidiennes (dans le sens de Kleinen ou de James Scott) de l'autre, aboutissent en effet à une situation de compromis. Le rapport entre le haut et le bas met au centre de son fonctionnement un schéma de réciprocité équilibré qui lorsqu'il est brisé donne lieu au dévoilement de ce que Scott appelle le « texte caché » des dominés. Lors de nos entretiens, certains habitants nous ont fait part de leur déception quant au traitement politique des commerces de rue. Pour eux, et c'est la raison principale pour laquelle ils « haussent le ton », le *tinh cảm* et la réciprocité sont brisés.

En réalité, si on élargit la focale d'analyse, on s'aperçoit que ces expériences autoritaires sont largement nuancées par d'autres beaucoup plus consensuelles réalisées dans des zones moins stratégiques. Certains observateurs parlent d'une « gouvernance permissive », en opposition à une « gouvernance répressive » (Duchère, 2019).

Conclusion du chapitre 6 :

Ce chapitre explique les raisons pour lesquelles les projets de création d'espaces publics pour la ville ne sont pas réalisés : la privatisation d'espaces publics par la population, les arrangements entre la population et les autorités locales au profit des deux côtés. Cette tradition de l'arrangement permet aux populations et aux pouvoirs publics d'éviter au maximum les conflits.

À Hà Nội, la réalisation de nombreux projets d'espaces publics de la ville, comme les parcs et les lacs est bloquée en raison des difficultés de libération des terrains qui sont occupés par les habitants. En raison du manque de budget, la libération des constructions illégales dans les sites historiques rencontre aussi beaucoup de difficultés. Les habitants profitent de la politique d'éviction des sites historiques pour obtenir une compensation, avec l'assentiment des autorités. Dans ce cas, il y a également un consensus entre l'autorité locale et les habitants pour contourner la loi et y échapper. La politique de création d'espaces publics supplémentaires pour se promener dans la ville n'atteint son objectif, car les investisseurs modifient toujours cet objectif à la baisse et les habitants cherchent également un moyen pour privatiser le terrain public afin d'obtenir une compensation. L'arrangement entre les habitants et les autorités locales explique ce phénomène. D'autre part, les relations sociales et les valeurs essentielles de la société vietnamienne héritées depuis des milliers d'années : l'affection (*tình cảm*) et l'empathie (*thông cảm*) jouent un rôle important dans cet arrangement.

Dans les différences quartiers, il y a aussi un arrangement entre les autorités locales et les commerces, les vendeurs ambulants pour partager le profit des trottoirs. Les vendeurs ambulants et les commerces doivent souvent avoir une relation (quan hệ) avec les autorités locales et ils doivent verser une petite somme pour les autorités locales pour avoir un lieu de vente. Tout cela explique pourquoi les vendeurs de rue et les commerces se sont approprié les espaces publics piétonniers, malgré plusieurs programmes de nettoyage des trottoirs.

CONCLUSION DE LA PARTIE 3

Le changement urbain rapide au cours des dernières années a entraîné des problèmes de gestion et d'usage de l'espace public et des espaces piétonniers. La densité de population augmentant du fait de l'arrivée de migrants a entraîné une pression supplémentaire sur l'espace urbain. Du fait de cette pression, les activités privées s'étendent jusque sur les espaces censés être réservés à la circulation des piétons. L'espace piétonnier est progressivement réduit et utilisé à d'autres fins que la mobilité ou les loisirs. La gestion des espaces piétonniers fait intervenir différents groupes sociaux qui peuvent entrer en conflit entre eux mais aussi avec les autorités au sujet de l'usage de cet espace convoité.

Les espaces publics et espaces piétonniers de la ville ont toujours été réaménagés par les investisseurs et appropriés à des fins privées par les riverains. En raison de leur faible rentabilité, très peu d'investisseurs s'intéressent aux projets de gestion d'espace public. Les investisseurs cherchent toujours un moyen pour modifier les projets d'espace public afin d'augmenter leur rentabilité, tandis que les habitants cherchent également un moyen de privatiser des terrains publics afin d'en tirer une compensation. Dans certaines manières de modifier l'usage des espaces publics, on reconnaît le signe d'une collusion entre investisseurs, riverains et autorités locales pour contourner et échapper aux lois.

La politique des groupes d'intérêts (*nhóm lợi ích*) est une réalité de l'exercice du pouvoir à tous les niveaux et dans de nombreux domaines au Viêt Nam. À l'instar de ce qu'on observe au niveau administratif ou politique, la production des espaces piétonniers est le support de rapports de force entre différents acteurs ou groupes d'acteurs s'opposant au sujet du contrôle des lucratives activités économiques qui s'y développent. Comme le rappelle l'anthropologue Lê Hữu Khoá (2016), le régime de Hà Nội entretient d'intenses relations avec le monde de la pègre. Il n'est donc pas rare que la police et la mafia locale se partagent la gestion des espaces publics dans une logique d'accumulation de capital. Les relations État/société au Viêt Nam montrent que la longévité de l'État-parti vietnamien tient davantage à sa capacité à négocier et à instaurer un système de concertation plutôt qu'à contraindre par la force (Duchère, 2019). Le compromis qui naît de ce système entraîne des « bris de barrière » (*phá rào*), des stratégies de contournement de la loi (*Lách luật*) et de modification des règlements (*bẻ luật*). En réalité, ces stratégies sont tolérées par les autorités et relèvent d'une politique pragmatique visant au maintien de l'emprise de l'État-parti sur la société en concédant à cette dernière des « espaces de liberté ». Ce mécanisme de gouvernance, qui on peut définir comme « itératif » est à la base du maintien de l'emprise du Parti sur la société vietnamienne. Il est en effet observable à toutes les échelles et dans de nombreux domaines.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'objectif de cette thèse est d'analyser les conditions de la marche à pied pour les habitants de Hà Nội et leur prise en compte dans le projet d'urbanisme.

La marche n'est pas seulement une façon de se déplacer, c'est un des aspects de la vie urbaine. Or cette vie urbaine se transforme avec la ville.

Ces transformations posent plusieurs questions, d'abord sur l'évolution de l'espace piétonnier : est-il en train de croître ou de se réduire ? Est-il aussi en train de changer de nature et que nous dit sa transformation sur celle de la ville et de son environnement ?

Autres questions : cette évolution de l'espace ouvert aux piétons correspond-elle à l'intérêt de la population qui veut se déplacer par d'autres moyens que la marche, et crée-t-elle des tensions parmi les usagers de la voirie et des espaces publics ?

Mais ces transformations ne sont pas terminées, Hà Nội est engagée dans un grand projet qui doit en faire une métropole *civilisée* et *moderne*, qui devra satisfaire à des critères écologiques, à la fois en termes d'espaces verts et d'organisation des transports publics, et qui doit donc prévoir la création de nouveaux espaces piétonniers.

Face à la difficulté du sujet dû au peu de matériel de recherche antérieur, nous avons commencé à étudier l'histoire de la construction de l'espace piétonnier de la ville pour pouvoir analyser son évolution récente.

Pour étudier ce problème, il est impossible de ne pas le mettre dans le contexte de métropolisation de la ville de Hà Nội. En fait, l'urbanisation depuis Đổi Mới 1986, a complexifié le problème de la préservation et de la création d'espaces pour la marche à pied à Hà Nội.

Nous avons montré que cette urbanisation a diminué les espaces piétonniers au point qu'ils manquent aujourd'hui à la population.

En analysant le changement urbain depuis la période féodale jusqu'à post -Đổi Mới, nous avons montré que l'espace piétonnier diminue depuis la période post Đổi Mới du fait de la politique d'aménagement urbain qui est menée. La croissance démographique et l'arrivée de véhicules motorisés après Đổi Mới ont mis la pression sur l'ancien espace viaire de la ville. L'État étant faible économiquement, il n'avait pas la capacité de créer des logements pour la population. Il a

encouragé la population à construire ses propres maisons et a appelé les investisseurs privés de fabriquer la nouvelle urbanisation.

Cependant, cette urbanisation a diminué les espaces piétonniers et a créé des coupures urbaines qui les ont isolés. Plusieurs nouvelles zones urbaines sont implantées sur des terres agricoles en périphérie. Les formes bâties et l'organisation spatiale des nouvelles zones urbaines sont directement inspirées de modèles internationaux sans qu'aucune attention ne soit accordée aux villages préexistants. Elles ont détruit la structure des villages et produit des coupures dans le bâti par la création des rues à grande capacité le long desquelles elles sont implantées.

D'autre part, une urbanisation informelle a empiété sur les espaces publics où les citadins marchent pour leur loisir. Ces espaces publics menacés contiennent beaucoup de plans d'eau : lacs et étangs, qui assurent une fonction de drainage pendant la saison des pluies à Hà Nội. Ils servent également pour la marche-santé des citadins surtout les personnes âgées qui s'y promènent tôt le matin ou tard l'après-midi. En outre, ces lacs sont fortement pollués par les eaux usées des habitants et des activités industrielles. L'odeur fétide des plans d'eau pollués repousse les piétons et réduit leur espace pour marcher.

L'urbanisation et la croissance de la population ont aussi réduit l'espace piétonnier à l'intérieur des villages intégrés l'espace urbain. La structure des villages périurbains de Hà Nội a fortement changé. Malgré l'urbanisation, les villages ont conservé leurs réseaux de ruelles, maintenant bétonnées, et leurs espaces publics traditionnels (*đình, chùa, chợ*) , mais ces endroits ne sont plus autant utilisés qu'avant. Le réseau des ruelles villageoises est envahi par les deux-roues à moteur, les voitures ne pouvant pas circuler à l'intérieur du village à cause de l'étroitesse des ruelles. Ce système de ruelles qui est un espace piétonnier et de loisir pour les villageois est utilisé par des motos qui profitent des ruelles du village pour éviter les encombrements des grands axes routiers aux heures de pointe.

Dans le contexte de très fortes densités démographiques et d'augmentation du nombre des véhicules motorisés, les espaces publics piétonniers sont récupérés à d'autres fins, comme le commerce et les parkings. La forte urbanisation du péri-centre de Hà Nội depuis Đổi Mới a créé une large agglomération pauvre en espaces piétonniers.

Enfin, les autorités ont montré peu de capacité pour créer des espaces de vie pour les catégories modestes. Ces habitants cherchent à profiter des espaces publics à des fins privées et réduisent encore l'espace accessible aux piétons.

Les usages ont évolué et produisent plus de tension

J’ai aussi montré que cette diminution des espaces piétonniers liée à l’urbanisation crée de nombreuses tensions et conflits d’usage. La politique de développement la ville depuis Đổi Mới est directement liée au concept central du gouvernement vietnamien : le développement d’une ville *civilisée* et *moderne* inspirée par les modèles des villes internationales.

Or l’aménagement d'espaces piétonniers est un des éléments importants pour faire de Hà Nội une métropole de rang international. Dans le plan de développement vers une ville civilisée et moderne, il y a une politique qui concerne la marche, même si c’est de façon indirecte : par le tourisme, la mise en valeur des monuments et sites naturels, le fonctionnement des transports en commun, les activités des riverains et leur santé. Cette politique est aussi contrariée par la diminution des espaces piétonniers.

Avec la création des grands axes et des grandes avenues qui favorisent les véhicules motorisés, la pratique des déplacements à pied entre villages a disparu. Ces axes routiers créent beaucoup d’insécurité pour les piétons, malgré des aménagements aux effets limités. Les installations piétonnes comme les passages souterrains et les passerelles sont rarement utilisées par les gens pour traverser la chaussée sauf dans des lieux très denses, dangereux et de très fort passage. Souvent les commerces empiètent sur les passerelles piétonnes et les passages souterrains sont utilisés comme espaces publics en centre-ville. Bien que les vendeurs ambulants utilisent une partie de l'espace piétonnier, ils améliorent la sécurité des lieux et rassurent les piétons qui passent.

J’ai montré qu'il y a des problèmes avec le fonctionnement des transports publics dont a besoin une métropole moderne. Pour suivre l'image d'une ville *civilisée* et *moderne,* le gouvernement doit promouvoir la marche à pied dans les projets d'urbanismes, comme dans les villes occidentales. Le plan d'aménagement de la ville de Hà Nội 2030 vision 2050, a dessiné une agglomération qui va consommer beaucoup de terrains et aura besoin d’un système de transports publics moderne et de grande capacité, couvrant toute la ville. Par conséquent, la ville encourage les habitants à marcher pour utiliser les transports en commun. Mais ce projet prend toujours du retard en raison du manque de budgets d’État. Et l'explosion des taxis-motos-technologie a contribué à affaiblir le système de transports publics.

La pratique d'une marche-santé est répandue dans les tous les quartiers de la ville et entraine une demande d'espaces publics et d'espaces verts de la part des habitants de la capitale. Le gouvernement a également une politique de projets à plusieurs échelles pour créer ces espaces :

- Dans le Schéma Directeur de Hà Nội 2030 vision 2050 développant une Ville Verte - Culturelle - Civilisée, l'élément Vert est mis en avant, y-compris pour faire des promenades. Mais il semble que ce soit un concept flou car il n'y a pas de limite exacte sur les futurs espaces verts de Hà Nội. D'autre part ce projet est mis en difficulté par la faiblesse financière de l'État et la difficulté à libérer les terrains occupés par les constructions informelles
- Des espaces « vitrines » pour la marche à pied ont été créés afin que la ville paraisse plus écologique ou durable dans les différents quartiers au centre-ville comme à Hoàn Kiếm, Trịnh Công Sơn, Láng, Thái Hà... Ces espaces de promenade accueillent de nombreux visiteurs dans les quartiers touristiques ou dans les endroits manquant d'espaces verts. Les autres sont peu fréquentés par les piétons pour diverses raisons : mauvaise qualité environnementale ou au contraire beaucoup d'espace de détente disponible.
- Pour rendre la mobilité plus durable dans le centre-ville (à l'intérieur du boulevard de ceinture 3), le gouvernement affiche l'intention d'interdire les motos entre la 2ème ceinture et le centre, ainsi que la construction de parkings. Mais il semble que ces projets rencontrent de nombreuses difficultés car peu d'investisseurs privés sont intéressés.

En essayant de créer l'image d'une ville *civilisée* et *moderne*, le régime de Hà Nội veut démontrer sa capacité à orchestrer la production de la ville, et des territoires en général, en répondant aux attentes de *modernité* et de *civilisation* de la population.

Selon ce modèle de la métropole moderne, les vendeurs ambulants - le symbole de la campagne - devaient être évacués, d'autant plus qu'ils sont en partie responsables du manque de place pour la circulation piétonne. Les autorités concentrent donc aussi leurs efforts sur la création de supermarchés et la suppression des marchés traditionnels et des marchés *cóc* (des commerces ambulants). Cette application de règles venues d'autres pays se heurte à des obstacles liés à l'économie urbaine et à la culture locale car les commerces et les vendeurs ambulants sont des éléments importants de l'économie de la ville. Elle n'empêche pas les occupations de l'espace public :

- L’habitude persiste de faire des courses dans les marchés traditionnels, marchés spontanés des habitants qui favorisent les activités de commerce informel. Il y a une contradiction entre le concept de création des espaces publics par les autorités et les pratiques des piétons dans leurs espaces. Afin de produire une ville *civilisée*, les autorités concentrent leurs efforts sur la création des maisons culturelles et la suppression des marchés traditionnels. Cependant, ces projets n'ont pas atteint leurs objectifs. Les gens gardent leurs habitudes d’achat. La plupart entre eux profitent de leurs trajets du matin ou du soir pour faire des courses. Il se crée plus de marchés spontanés dans les quartiers par l’arrivée des vendeurs ambulants.
- Comme le manque d’espace public conduit les gens à utiliser de nouveaux espaces pour se promener, les supermarchés et les centres commerciaux nouvellement créés sont devenus des espaces de promenade publique dans la ville, plus que des espaces d’achat.
- La culture traditionnelle des rues pénètre les nouvelles zones urbain (KĐTM). Dans les tours des KĐTM plus basiques, des espaces communs et des couloirs sont utilisés pour les activités privées et commerce. Les tours des KĐTM ne sont pas seulement des lieux de résidence, mais servent aussi à des fins commerciales. Il se développe aussi un système de commerce informel dans les nouveaux réseaux de rue de KĐTM. La fonction commerciale d’une ville marchande traditionnelle pénètre les KĐTM, dans leurs espaces publics et espaces communs.

Un système d’acteurs et de pratiques d’usage de l’espace public, ou commun, qui expliquent cette situation négative

Les politiques de développement la ville produisent d’importantes tensions pour la récupération ou la libération de terrains et d’espaces publics convoités par les habitants, les autorités et les investisseurs privés cherchant toujours plus d’opportunités foncières dans un espace de fait limité. Le fort développement urbain de Hà Nội depuis Đổi Mới a diversifié les façons d'occuper de l’espace public où les gens peuvent marcher. L’espace public et piétonnier est fréquemment utilisé illégalement et c’est une pratique reconnue et acceptée par la société vietnamienne. Le combat des autorités contre ces pratiques illégales est inefficace.

En raison de leur faiblesse financière, les autorités de la ville font appel à des investisseurs privés pour construire et gérer ces espaces, mais très peu d'investisseurs sont intéressés. Ceux qui

participent cherchent régulièrement à modifier la destination des espaces publics piétonniers afin d'augmenter leur profit. L'existence de ce phénomène de transformation des espaces publics s'explique par la collusion entre les investisseurs et les autorités. Les autorités ne visent pas à supprimer le phénomène mais à en tirer profit en le faisant durer le plus longtemps possible.

La participation de l'économie informelle dans ces espaces s'explique aussi par cet état de fait. On peut voir les commerces informels utiliser des espaces bien que cela soit interdit par la loi, car cette utilisation est reconnue dans la société vietnamienne. Les autorités de la ville disent vouloir enlever les activités commerciales de ces espaces pour faire de Hà Nội une ville internationale et écologique. Elles ont lancé plusieurs programmes pour « nettoyer » les trottoirs et donc les vider de leurs vendeurs ambulants et des commerces qui sont responsables du manque de place pour la circulation des piétons.

Pour expliquer l'existence de l'économie informelle dans ces espaces piétonniers, malgré l'intervention des autorités de la ville pour les en retirer, j'ai montré qu'il y a une gouvernance informelle qui s'occupe de trouver des arrangements entre tous les acteurs. La politique d'économie urbaine, la corruption au niveau local, la politique informelle à l'échelle territoriale et le laxisme dans l'application des règlements au niveau locale sont des raisons expliquant le phénomène :

- Premièrement, cette application de règles venues d'autres pays ne tient pas compte du fait que les commerces et les vendeurs ambulants sont des éléments importants de l'économie de la ville. Pour éviter ce problème lié à l'économie urbaine, les autorités de la ville ont dû appliquer les règlements avec plus de tolérance dans la plupart des quartiers de la ville. L'application des règles n'est vraiment stricte que dans certains quartiers qui sont les vitrines *civilisées* et *modernes* conformes à l'image d'une ville « verte propre et belle ».
- Il y a de la collusion entre les vendeurs ambulants et les autorités locales, entre le *xã hội đen* (mafias) et les vendeurs, entre le *xã hội đen* et les autorités locales.
- Le laxisme dans l'applications des règlements d'État au niveau local s'explique par l'influence des règlements des villages du Nord du Vietnam. Ce sont les autorités du quartier qui sont responsables des activités d'appropriation des habitants, et qui s'occupent des relations des résidents entre eux. Le proverbe « *Phép vua thua lệ làng* » (les lois de l'empereur s'inclinent devant les coutumes du village), autrefois utilisé pour caractériser

la faible capacité de l'État féodal vietnamien pour intervenir dans la politique villageoise, illustre aujourd'hui l'application permissive des règlements d'État au niveau local.

- La politique se pratique informellement à l'échelle territoriale même si les autorités de la ville essaient de supprimer ce phénomène. Cela s'explique par la sympathie des autorités de la ville avec les autorités locales qui ne peuvent donner que des salaires assez bas aux policiers. Cependant, ce phénomène a été toléré longtemps par l'État afin d'éviter les conflits dans la société vietnamienne.

Ouverture et mise en perspective

Dans cette thèse, j'ai répondu aux questions sur la pratique des acteurs dans l'aménagement de l'utilisation des espaces publics piétonniers. Cependant les enjeux de ces espaces en tant qu'espaces communs n'ont pas été développés. Les espaces piétonniers sont des espaces publics dans un contexte urbain mais ils sont des espaces communs dans un contexte rural. Et une des caractéristiques de Hà Nội est le mélange d'urbain et de rural, dans la structure de sa trame viaire et aussi dans la culture et l'origine des habitants. Ce serait une piste intéressante pour continuer la recherche sur ces espaces, notamment dans les nouveaux quartiers de la ville.

Les études antérieures et actuelles sur la question des espaces publics portent souvent sur les anciennes parties de la ville, c'est-à-dire les villages urbanisés et le centre historique. Les nouveaux espaces publics et espaces communs de la ville et les relations sociales dans les KĐTM ont été peu étudiés par les chercheurs. Les recherches actuelles dans les KĐTM sont principalement des recherches sur les problématiques de fabrication, d'aménagement d'espace et de marché immobilier. Donc cette thèse gagnerait à être complétée par une recherche sur les espaces communs et les nouvelles relations formées dans différents types de KĐTM, en suivant des étapes chronologiques. Les premières KĐTM de la ville telles que Trung Hòa - Nhân Chính, Linh Đàm, Định Công... sont en service et habitées depuis les années 2000. Ces premières KĐTM sont le lieu d'installation des personnes travaillant pour l'État et d'une partie des habitants du centre-ville incités par la politique de décentralisation de la ville.

Depuis 2010, de nombreux types de KĐTM ont été mise en service, par exemple : Royal city ouverte en 2013 est destinée aux populations riches ; Time city, KĐTM Mỗ Lao sont pour les classes moyennes et moyennes supérieures. L'occupation et l'utilisation des espaces communs

dans ces zones pourrait être plus compliquée en raison de la diversité des habitants dans les *chung cư* (tours), et plus compliquée que dans d'autres parties plus anciennes de la ville. Dans cette zone cohabitent différentes classes sociales : la nouvelle classe moyenne émergente, des femmes de ménage, des domestiques et des migrants.

Depuis la fin des années 2010, les KĐTM sont mises en service dans les arrondissements et districts de Hà Đông, Cầu Giấy, Nam Từ Liêm, Bắc Từ Liêm. Actuellement il n'y a pas de recherche sur les espaces publics et la pratique des acteurs dans ces zones. Ces quartiers ont reçu le plus grand nombre d'immigrants à Hà Nội pendant la période 2009-2019, et une large superficie d'espace rural a été convertie en espace urbain. Le solde migratoire est le plus élevé à Bắc Từ Liêm (314,3 ‰), suit ensuite l'arrondissement de Cầu Giấy (261 ‰) ou encore Hà Đông (183 ‰) (GSO, 2019).

D'autre part, le Việt Nam abandonnera le *hộ khẩu* (livret de famille visait à organiser le déplacement personnel) en juillet 2021, cela apportera une perspective positive à un large segment de la population. Cela diversifiera à mon avis les pratiques des acteurs dans les nouveaux espaces communs. Il sera donc intéressant d'étudier les nouvelles relations qui se forment dans ces KĐTM.

Bibliographie

Ouvrages généraux, articles, travaux de recherche

A

AUGOYARD Jean-François, 1979, *Pas à pas,* Paris, Seuil.

AMAR Georges, 2004, *Mobilités urbaines. Éloge de la diversité et devoir d'invention*, Paris, Édition de l'Aube. Collection Société et Territoire. Série Prospective du présent.

AMAR Georges, 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la Recherche Urbaine*. N°59-60, pp. 140-151

ALIAGA Lissette, 2008, « La consommation ambulante face aux supermarchés : production spatiale, concurrence et résistance à Lima », *Espaces et sociétés*, n° 135.

ASCHER François et APPEL-MULLER Mireille, 2007, *La rue est à nous… tous !*, Paris, Ecole nationale d'architecture de Paris, Au diable Vauvert, 308 p.

B

BENN S. and GAUSS G., 1983, "*Public and the Private: Concepts and Action". In*: Benn, S. and Gauss, G., Eds., *Public and Private in Social Life*, St. Martin's Press, New York, 7-11.

BOQUET Denis, 2019, « La longue marche (en ville) des sciences sociales », In : Marche en ville : enjeux sociaux et politiques, *Espaces et sociétés* n°179, pp.187-192.

BEAUCIRE Francis et DESJARDINS Xavier, 2014, *Espace public* (http://www.citego.org/bdf_fiche-document-127_fr.html)

BOUDREAU Julie-Anne et LABBÉ Danielle, 2011, « Les nouvelles zones urbaines à Hanoi : ruptures et continuités avec la ville », *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 55, Numéro 154, Avril 2011, p. 131–149.

BILHARDT Thomas, 2020, *Hà Nội 1967-1975*, Édition : Thế Giới, 130p.

Bulletin Municipal de Hanoi, 1925.H.C, L'Université Indochinoise prend forme, EEI No398, 25/1/1925, p.216, in : Khu phốTây Hà Nội nửa đầu thế kỉ 20 qua tư liệu địa chính ((Le quartier Occidental de Hanoi dans la première moitié du XXe siècle à travers des documents cadastraux), Phan Phương Thảo (dir.), 2017.

C

CAPELLI Charles, Sabine CHARDONNET-DARMAILLACQ, 2019, « Entretien avec Jan Gehl : There is much more to walking than walking », In : Marche en ville : enjeux sociaux et politiques, *Espaces et sociétés* n°179, p17-39.

COE Cari An, 2015 "*'Civilized city': how embedded civil society networks frame the debate on urban green space in Hanoi, Vietnam", Asian Journal of Communication*, 25:6, 617-635, DOI: 10.1080/01292986.2015.1023321

CASSAGNES Jérôme, 2009. http://voiriepourtous.cerema.fr/IMG/pdf/091214-2-Zones_de_rencontre-JCassagnes_cle5e6c7e.pdf (consulté le 17 mai 2021)

CERTU, 2008, *La démarche code de la rue en France*, Octobre 2008 premiers résultats, CERTU-Cerema

CERTU, 2010, : voir dans le catalogue en ligne (http://www.certu-catalogue.fr/)

2010a, « Définition du trottoir, où en est-on ? »

2010b, « Occupation et usage des trottoirs »

2010c, programme « Une voirie pour tous »

CERTU, 2011, Compte-rendu du colloque du 15 septembre 2011, « Développer la marche en ville : mobilité, santé, sécurité du piéton »

CEREMA, 2017, Favoriser la marche. Série de fiches, coll. Connaissances ; https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/favoriser-marche

CERVERO R., & KOCKELMAN K. 1997. "Travel Demand and the 3DS: Density, Diversity, and Design", *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2, 199-219.

CERISE Emmanuel, 2009, *Fabrication de la ville de Hanoi, entre planification et pratiques habitantes. Conception, production et réception des formes bâties*, Thèse de doctorat sous la direction de Pierre Clément, 2 tomes, 667 p.

CERISE Emmanuel, PANDOLFI Laurent, 2015, « Ruptures avec la ville traditionnelle : périodes coloniale et collectiviste », In : *Hà Nôi, future métropole* : *Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Fanchette S. (eds), p.77-88.

CERISE Emmanuel, FANCHETTE Sylvie, LABBÉ Danielle, BOUDREAU J.-A., TRẦN Nhật Kiên, 2015 « Extension de la ville par intégration des villages urbains », In : *Hà Nôi, future métropole* : *Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Fanchette S. (eds), p.55-76.

CERISE Emmanuel, LANCRET Nathalie, MAXIMY René DE, PEYRONNIE Karine et SISOULATH Bounleuam, 2004, « Projets de voirie et recompositions urbaines à Vientiane et Hanoi », Paris, Gemdev, Isted, coll. « Programme de Recherche Urbaine pour le Développement », n° 28, 150 p.

CLÉMENT Pierre et LANCRET Nathalie, 2001, *Hanoi - Le cycle des métamorphoses- Formes architecturales et urbaines,* Éditions Recherches/Ipraus, 531p.

CHARBONNEAU Francois et DO Hau, 2002, *Hanoi enjeux modernes d'une ville millénaire*, Ouvrage Collectif PGU –Vietnam, 270p.

CORALLI Monica, 2001, *Espace public et urbanité, le cas de Koungueul au Sénégal*, L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises, 109 pages.

CUSSET Jean Michel, 2002, *Une politique de transport urbain pour une ville asiatique en transition vers le marché est-elle réaliste ? L'exemple de Hanoi,* CODATU X, Proceedings of the International Conference : Urban mobility for all = La mobilité urbaine pour tous, 12-15 November 2002, Lomé, Togo.

CARY Paul et DUARTE-CÁCERES Natalia, 2014, « S'éviter ou coexister tant bien que mal. Usages de deux parcs publics à Belo Horizonte », *Espaces et sociétés*, n° 159, p. 147-166.

CHARMES Éric, 2005, « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, n° 122, p. 115-135.

D

ĐÀO Quang Vinh, 2008, « Le rôle de la rue comme générateur de l'urbain à Ha Nôi, Viêt Nam », *in* Yona JÉBRAK et Barbara JULIEN (dir.), *Le temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, Québec, Éditions MultiMondes, 2008, pp. 111-134.

DAUM Pierre, 2019, *Résistances paysannes au Vietnam*, Le Monde diplomatique, février.

DE TRÉGLODÉ Benoit, 2018, *Histoire du Vietnam de la colonisation à nos jours*, Ouvrage collectif, Édition de la Sorbonne, 295p.

DE CERTEAU Michel, *L'Invention du quotidien*, 1. Arts de faire, éd. établie et présenté par Luce Giard, Paris, Gallimard, 1990 (1re éd. 1980).

DOUMER Paul, 2016, *Xứ đông dương (L'Indochine française : Souvenirs)* Édition : Thế giới, 652p.

DUCHÈRE Yves, 2015, Métropolisation, gouvernance de l'environnement et enjeux de pouvoir : le cas de trois clusters de villages de métier de Ha Noi et Bac Ninh (Vietnam)- Thèse de doctorat de l'Université Paris 8 sous la direction de FANCHETTE Sylvie.

DUCHÈRE Yves, 2019, *Hà Nội et sa région. Une géographie du compromis en régime autoritaire [Hanoi and its region. A geography of compromise in authoritarian regime]*, Les Indes Savantes, 265 p.

DUCHÈRE Yves, 2017, « La République Socialiste du Vietnam est-elle autoritaire ? » *Géoconfluences*

DUCHÈRE Yves, 2018, « Image à la une : la pollution de la rivière To Lich à Hanoï », *Géoconfluences*

DUCHÈRE Yves, NGUYỄN Mai Huệ, 2019, « Urbanisation et résistances paysannes au Vietnam », In : *Etat des résistances en Asie du Sud-Est*, Ouvrage collectif (Dir : Aurélie Leroy), Centre Tricontinental.

DRUMMOND Lisa Barbara Welch et THOMAS Mandy (dir.), 2003 *Consuming Urban Culture in Contemporary Vietnam*, Londres, Routledge Curzon, 248 p.

DRUMMOND Lisa Barbara Welch, 2000 « Street Scenes: Practices of Public and Private Space in Urban Vietnam », *Urban Studies*, vol. 37, no 12, pp. 2377-2391.

DRUMMOND Lisa et NGUYỄN Thị Liên, 2008 "*Uses and Understandings of Public Space Among Young People in Hanoi, Vietnam*", in Michael DOUGLASS et Amrita DANIERE (dir.), The Politics of Civic Space in Asia: Building Urban Communities, Londres, Routlegde, pp. 175-196.

DARTIGUES Laurent, 2009a, *Les pratiques rizicoles dans le delta du Fleuve Rouge. Rationalité paysanne et structuration sociale de la pensée dans le Viêt Nam d'hier et d'aujourd'hui*. Note de recherche, 22 p.

DARTIGUES Laurent, 2009b, *Du mythe à la réalité. Essai de déconstruction des discours coloniaux et postcoloniaux sur le village vietnamien*, 2009, Notes de recherches de l'IAO, n°1, 46p.

F

FANCHETTE Sylvie, LÊ Văn Hùng, MOUSTIER Paule, ĐÀO Thế Anh, NGUYỄN Xuân Hoản, 2015, « Pluri-activité, déprise agricole et transition urbaine », In : *Hà Nôi, future métropole : Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Fanchette S. (eds), p.143-162.

FANCHETTE Sylvie, MUSIL Clément, MOUSTIER Paule, NGUYỄN Thị Tân Lộc, 2015, « La ville de demain : réformes territoriales et projets urbains », In : *Hà Nôi, future métropole* : *Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Fanchette S. (eds), p.101-120.

FANCHETTE Sylvie, ORFEUVRE R., TRẦN Nhật Kiên, Hà Nội, 2015, « Entre les eaux », In : *Hà Nôi, future métropole* : *Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Collectif, p.19-38.

FANCHETTE Sylvie, 2015 (eds), *Hà Nôi, future métropole* : *Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Édition : IRD/Thế giới ,194p.

FAN Peilei, WAN Guanghua., XU Lihua., PARK Hogeun, XIE Yaowen, LIU Yong, YUE Wenze, and CHEN Jiquan, 2017, *Evolving Walkability of Major Cities in the People's Republic of China* ADBI Working Paper 645. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available: https://www.adb.org/publications/evolving-walkability-major-cities-prc

FASSIN Didier, 2009 « *Les économies morales revisitées* », Annales. Histoire et sciences sociales, vol. 64, n° 6 : 1237-1266.

FLONNEAU Mathieu, 2003, *L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Paris : Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

G

GIBERT Marie, 2014, *Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, Việt Nam - Trame viaire et recomposition des espaces publics*, Thèse de doctorat, Université Paris 1.

GIBERT Marie, SÉGARD Julie, 2015, « *L'aménagement urbain au Việt Nam, vecteur d'un autoritarisme négocié » [Urban planning at Việt Nam, a vector of negotiated authoritarianism], Justice spatiale*, n° 8, http://www.jssj.org

GIBERT Marie, 2017, *Pour une micro-géopolitique des espaces publics ordinaires à Hồ Chí Minh Ville ;* GIS Asie ; http://www.gis-reseau-asie.org/fr/pour-une-micro-geopolitique-des-espaces-publics-ordinaires-ho-chi-minh-ville.

GIBERT Marie, « *The Village in the MEGA City* », *in* Michael WAIBEL et Henning HILBERT (dir.), *TP. Hồ Chí Minh: MEGA City Photo Book*, Ho Chi Minh Ville, Times Publishing House, 2014, pp. 146-167.

GIBERT Marie, 2013, *Les espaces publics urbains vietnamiens face à la « modernité », Hồ Chí Minh Ville : résistance et réinvention de la culture de rue* ; Colloque international « Architecture des villes d'Asie du Sud-Est : vers des expressions de la modernité en rapport avec les héritages », 12-14 juin 2013, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville.

GEERTMAN Stéphanie, 2002, « *Qui construira la ville Vietnamienne du XXI e siècle* », In : Hanoi enjeux modernes d'une ville millénaire, Éditions Trames- Université de Montréal, p.148-172.

GIRONDE Christophe, 2008, « Grandes Réformes et Petits Arrangements Dans Les Campagnes Vietnamiennes », *Autrepart*, 2008, 113–27.

GIRONDE Christophe, 2018, « *Le monde rural* », In : Histoire du Vietnam de la colonisation à nos jours, Ouvrage collectif, Benoît de Tréglodé (dir.) Édition de la Sorbonne, Paris, 295p, pp. 139-158.

GEHL Jan, 2013, *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal, Éditions Ecosociété, 273 p.

GOLDBLUM Charles, 1998, *Enjeux des capitales de l'Asie du Sud-Est : Jakarta et les aléas de la métropolisation*, Hérodote, no. 88, pp. 76-91.

GOLDBLUM Charles, 2000, « L'Asie du Sud-Est dans l'univers urbain des métropoles », *in* : Bruyelle P. (coord.), *Les très grandes concentrations urbaines,* Paris, SEDES (coll. « Dossiers des images économiques du monde »), pp. 310-316.

GOLDBLUM Charles, 2014, « *Configurations périphériques de la métropolisation asiatique : essai de synthèse* », Chap. 4. In Chaleard (coord) : Métropoles aux Suds, le défi des périphéries ? Karthala-Prodig, pp. 49-58.

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

GOUROU Pierre, 1936, *Les paysans du Delta Tonkinois. Etude de géographie humaine*, Thèse de doctorat, Paris, Les éditions d'Art et d'Histoire, 666p.

GUBRY Patrick et HÔ PHONG Linh LÊ, 2010, « Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh ville et Hanoi », *Tiers Monde*, vol. 1, no 201, pp. 107-129.

GUBRY Patrick, LÊ Thi Huong, NGUYÊN Thi Thiêng, PHAM Thuy Huong, TRÂN Thi Thanh Thuy et VU Hoang Ngân (dir.), 2008, *Bouger pour vivre mieux : les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi*, Hanoi, Éditions de l'Université nationale d'économie (NEU), 291 p.

GODARD Xavier et CUSSET Jean-Michel avec la collaboration de Mathias SCHMITT, 1996, *Des systèmes de transport urbain au Vietnam à la recherche de la modernité ;* in : Cahiers des Sciences Humaines, 32 (3), p. 555-575 ISSN 0768-9829.

GODARD Xavier, dir., 1994 -*Les transports dans les villes du Sud. La recherche de solutions durables*. Paris, Karthala-Codatu, 364 p.

GODARD Xavier, HUONG (H. T.), CUSSET Jean-Michel , 1996 - « *Mobilité et usage des modes de transport à Hanoi. A la recherche de la complémentarité entre deux-roues et transport collectif* ». Communication à la Conférence sur le développement et l'aménagement des transports urbains dans les pays en développement (Codatu VII), New Delhi.

GRAFMEYER Yves, 2004, *Sociologie urbaine*, Nathan Université, Collection Sociologie, 128 pages.

GBETANOU Komla Dzidzinyo, 2010, *Le commerce de la rue et l'occupation des espaces publics à Lomé. Cas des trottoirs*, Université de Lomé - Togo - Maitrise en sociologie 2010.

H

HÉRAN Frédéric. 2011. *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*. Paris, Economica, collection Méthodes et approches, 218 p.

HOUSSAY-HOLZSCHUCH M., FLEURY A., HANCOCK C., GELÉZEAU V., SANJUAN T., SABATIER B., TEPPO A., 2007, *Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires*, [Rapport de recherche] Centre Géophile.

HUARD Pierre, DURAND Maurice, [réimpr.éd.1954], Connaissances du Việt-Nam, Paris : École Française d'Extrême Orient, 2002, 376p.

HYDEN Goran, 2007, *L'économie de l'affection et l'économie morale dans une perspective comparative : qu'avons-nous appris ?* dans Revue du MAUSS 2007/2 (n° 30), pages 161 à 184.

I

INGOLD Tim, 2011, *Being Alive. Essays on Movement, Knowledge and Description*, Routledge: London, 288 p.

ITF, 2012, Pedestrian Safety, Urban Space and Health, ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/9789282103654-en.

J

JACOBS Jane, 1961, *Death and Life of Great American Cities*, New York: Randsom House, trad. fr. *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège: Mardaga, 1991.

JAILLET Marie-Christine, 2016, *Réaménager la ville pour y faire place à la marche "ordinaire"*, Toulouse, Sciences de la Société, Presses universitaires du Midi, 97, pp.90-105.

K

KNIGHT Jason, Russell WEAVER, Paula JONES, 2018, Walkable and resurgent for whom? The uneven geographies of walkability in Buffalo, NY.

KOH David, 2003, *Wards of Hanoi*, Institute of Southeast Asian Studies in Singapore, 316p.

KIM Annette Miae, 2015, *Sidewalk City_ Remapping Public Space in Ho Chi Minh City, World City Network: a Global Urban Analysis*, Chicago, University Of Chicago Press, London, Routledge, 252p.

KERKVLIET Benedict J, 2005, *The Power of everyday politics: How Vietnamese Peasants Transformed National Policy*, Ithaca (NY), Cornell University Press.

KLEINEN, John, 1999, *Facing the future, reviving the Past. A study of social change in a northern Vietnamese village*. Singapore : Institute of Southeast Asian Studies, 238 p.

L

LABBÉ Danielle and MUSIL Clément, 2014, "*Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism*", Urban Studies, 51*(*6*):* 1146–1161

LAVADINHO Sonia, WINKIN Yves, 2006, « *Quand les piétons saisissent la ville* », Médiation et information, n°22.

LAVADINHO Sonia, 2011, *Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques*. Thèse de doctorat de l'Ecole normale supérieure de Lyon - ENS LYON.

LABBÉ Danielle et MUSIL Clément, 2017, *Les « nouvelles zones urbaines » de Hanoi (Vietnam): dynamiques spatiales et enjeux territoriaux*, Mappemonde.

LABBÉ Danielle, MUSIL Clément, TRẦN Thị Mai Thoa, 2020, *The Role of the Private Sector in the Production of Open Public Spaces in Hanoi and Ho Chi Minh City*

LANDY Fréderic, 2008, « Nourrir 2,5 milliards de personnes, plus et mieux : les défis de l'Inde et la Chine », in Charvet J.P., *Nourrir les hommes*, Paris, SEDES, p. 184-224.

LE MEUR Mikaela, 2019, *Plasti-cités : Enquêtes sur les déchets et les transformations écologiques au Viêt Nam.* Thèse doctorat de l'Université Libre de Bruxelles.

PÉREZ-LÓPEZ Ruth, 2015, « Quand le piéton défie la ville : traverser la chaussée à Mexico », in *Urban Environment*

LÊ Hữu Khóa, 2016, *Anthropologie du Vietnam - vol.5 L'espace cognitif du peuple,* Éditions Les Indes savantes.

LƯU Đức Hải, 1993, *La circulation des bicyclettes dans les villes vietnamiennes*. Thèse, Hanoi.

LƯU Đức Hải, 1994, « Velo city issue in urban transport planning development orientation of Vietnam ». Communication à la Velo City Conference, Londres.

LEHMAN-FRISCH Sonia, 2002, « Like a village. Les habitants et leur rue commerçante dans Noe Valley, un quartier gentrifié de San Francisco », *Espaces et sociétés*, no 108-109, p. 47-69.

LOUDIER C., DUBOIS J.-L., 2002, « L'insécurité dans l'espace public », in *Les Cahiers de L'IAURIF. Espaces publics : espaces de vie, espaces de ville*, n° 133 –134, pp. 26 – 38.

LOREA Ion Martínez, 2019, « Civisme et mesures disciplinaires dans l'espace public. De l'éloge de la marche urbaine à sa réglementation », *Espace et société* n°179 La marche en ville.

LEATHER James; HERBERT Fabian; SUDHIR Gota; ALVIN Mejia, 2011, *Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities State and Issues*. Asian Development Bank. http://hdl.handle.net/11540/1408. License: CC BY 3.0 IGO.

LÊ Mậu Hãn, TRẦN Bá Đệ, NGUYỄN Văn Thư, 2007, Đại cương lịch sử Việt Nam (Histoire générale du Vietnam), tome :3, LÊ Mậu Hãn (dir.), Édition : Giáo dục, 341p.

M

Mairie de Hanoi, dossier 38, in : Khu phố Tây Hà Nội nửa đầu thế kỉ 20 qua tư liệu địa chính (Le quartier Occidental de Hanoi dans la première moitié du XXe siècle à travers des documents cadastraux), Phan Phương Thảo (dir.), 2017.

MONNET Jérôme, 2016, *Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme*, Sciences de la société, n° 97, p. 75-89.

MONNET Jérôme, 2019, *Marcher en ville : technique, technologie et infrastructure (s)low tech ?* [en ligne], *Urbanités*, no 12, Dossier « La ville (s)low tech », [url : http://www.revue-urbanites.fr/12-MONNET/].

MONNET Jérôme, Ruth PÉREZ-LÓPEZ, HUBERT J-P., 2019, *Éditorial, Marche en ville : enjeux sociaux et politiques, Espaces et sociétés* n°179, p.9-15.

MONDERMAN Hans, CLARKE Emma, BAILLIE Ben Hamilton, 2006, « Shared Space: the alternative approach to calming traffic », *Traffic engineering & control*, 47(8), 290-292.

MICHAUD Véronique (dir.), 2008, *La marche au cœur des mobilités : Une démarche innovante, Programme de recherche prospective sur la marche urbaine*, Paris, Ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

MILLOT Marine, 2018, *Accidentologie des piétons, enjeux et recommandations*, comité des experts auprès du CNSR

MUSIL Clément, 2013, *La coopération urbaine et l'aide publique au développement à Hanoi : un appui à la fabrication de la ville par la structuration du réseau de transport métropolitain*, Thèse de doctorat de l'Université Paris Est sous la direction de Charles GODBLUM.

MUSIL Clément, 2010, *La modernisation du réseau d'autobus de Hanoï : un défi pour une ville au développement rapide*, *Transports Urbains* (GÉTUM), n°117, pp. 3-11.

MUSIL Clément, LABBÉ Danielle et JACQUES Olivier, 2019, *Les zones urbaines "fantômes" de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent* ; https://doi.org/10.4000/cybergeo.31466

MUSIL Clément et LABBÉ Danielle, 2014, *La crise immobilière au Vietnam et ses effets sur la production des villes*, in : L'Asie en 1000 mots ; https://asie1000mots-cetase.org/La-crise-immobiliere-au-Vietnam-et.

MARTIGNONI-HUTIN Jean-Pierre, 1997, *Le joggeur urbain*, Espaces et sociétés, n° 90-91, p. 89-103.

N

NGÔ Văn Lệ, 2011, *Làng và quan hệ dòng họ người Việt (Les villages et la relation du lignage Vietnamien)*, Université Science sociale-HCM ville.

NGUYỄN Hải Hồng, 2016, *Resilience of the Communist Party of Vietnam's Authoritarian Regime since Đổi Mới*, Journal of Current Southeast Asian Affairs, 35, 2, p. 31-55.

NGUYỄN Thị Thanh Hương, 2011, Elément *pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : Enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorises, le cas de Hanoi*, Thèse doctorat de L'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.

NGUYỄN POCHAN Thi Thanh Phượng, 2017, *Les informations télévisées comme révélateur de la construction des mythes médiathèques dans la société contemporaine du Vietnam*, Thèse doctorat de l'Université Paris 8.

NGUYỄN POCHAN Thi Thanh Phượng, 2015, *La mise en œuvre du dispositive de croyance dans la production télévisuelle des mythes - L'exemple du Journal de 19 heures de la télévision vietnamienne*, dans *Réseaux* 2015/2-3 (n° 190-191), pp. 247-273.

NGUYỄN Ngọc Tiến (2017), *Quản lý vỉa hè xưa ở Hà Nội (La gestion des trottoirs de Hanoi dans la passée)*, In Thanh Nien

NGUYỄN Ngọc Tiến, 2015, *Đi xuyên Hà nội (Traverser Hà Nội)*, Édition : Trẻ, 344p.

NGUYỄN Ngọc Tiến, 2017, *Đi ngang Hà nội (En passant Hà Nội),* Édition : Trẻ, 340p.

NGUYỄN Ngọc Tiến, 2017, *Đi dọc Hà nội (Le long de Hà Nội),* Édition : Trẻ, 362 p.

NGUYỄN Thiên Phú, 2005, *Un modèle vietnamien de transport urbain, utopie ou réalité ?* Thèse doctorat de l'Université Lumière Lyon II.

NGUYỄN Thi Hồng Mai, 2012, *Nâng cao hiệu quả hoạt động của VTHKCC trong đô thị (Améliorer l'efficacité du transport public dans les zones urbaines)*, Thèse doctorat de l'Ecole de Transport et Communication de Hanoi.

NGUYỄN Vinh Phúc, 2004, *Phố và đường Hà Nội (Rues et routes de Hanoi),* Édition : Giao thông vận tải, 814 p.

NGUYỄN Mạnh Tiến, 2017, *Sống đời của chợ (Vivre la vie du marché),* Édition : Hội Nhà Văn, 491p.

NGÔ Minh Tuấn, 2018, *Zone piétonne au sein du quartier ancien de Hanoi*, Mémoire du Post-Master coopération de l'Ecole d'architecture de Toulouse et Hanoi.

NGUYỄN Thừa Hỷ, 1993, Thăng Long-Hà Nội Thế Kỷ 17-18-19 – Édition Hà Nội - 406 p.

NGUYỄN Thừa Hỷ, 2013, Sự hình thành và chuyển biến của các « khu phố tây » và khu phố mới » ở Hà nội thời Pháp thuộc, In : *Khu phố Tây ở Hà nội nửa đầu thế kỉ XX qua tư liệu địa chính* Ouvrage collectif (Dir : Phan Phương Thảo), 315p.

O

OMS (2010). *Villes-Santé en action, réseaux français des villes-santé de l'OMS*, Presses de l'Ecole des Hautes Etudes en Santé Publiques

OPPERT JM., SIMON C., RIVIERE D., GUEZENNEC CY., 2006, « Activité physique et santé. Arguments scientifiques, pistes pratiques. Programme National Nutrition Santé ».

OECD, 2012, « Pedestrian Safety, Urban Space and Health» In : The International Transport Forum at the OECD.

OFFNER Jean-Marc, 1988, « Du voisinage à l'urbanité : les mobilités piétonnes », *Espaces et sociétés*, n° 54-55, p. 69-88.

ORFEUVRE R., Ph. BROUILLAC, C. MOUNIER, 2016, « Hà Nội : les villages, coeur de la vie sociale et patrimoniale », In : *Hà Nôi, future métropole* : *Rupture dans l'intégration urbaine des villages*, Collectif, p.39-54.

P

PANIER Emanuel, 2018, « Relation sociales et échanges » – In : *Histoire du Vietnam de la colonisation à nos jours,* p.199-218.

PANDOLFI Laurent, 2001a, *Hanoi 1986 - 2000, une terre sans prix – Réforme foncière et urbanisation au Vietnam*. Thèse de doctorat, Institut Français d'Urbanisme / Université Paris VIII, 9 mars 2001. 563 p.

PANDOLFI Laurent, 2001b, « Prix fonciers au Vietnam : les paradoxes du socialisme de marché », in *Etudes Foncières,* n° 93 / 2001, 38-41.

PAPIN Philippe, 2001, *Histoire de la ville de Ha Noi*, Paris, Fayard, 404p.

PAPIN Philippe, PASSICOUSSET Laurent, 2010, *Vivre avec les Vietnamiens*, Paris, Archipel.

PARENTEAU René, 1997, *Habitat et environnement urbain au Vietnam : Hanoi et Ho Chi Minh ville*, Karthala, Agence de la francophonie, 334p.

PARENTEAU René, NGUYỄN Quốc Thông, 2004, *Le Rôle de La Société Civile Dans La Gestion Environnementale Urbaine (Viêt-Nam)* (Université d'architecture d'Hanoi, Note de recherche, 36p.

PAPON Francis, SOLÈRE Régis (de), 2010, « Les modes actifs. Marche et vélo de retour en ville », *La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, Paris, CGDD, pp. 65-82.

PHẠM Thái Sơn, 2013, *Morphologie urbaine, dispositifs techniques et pratiques sociales : cas des quartiers de ruelles hanoiens.* Thèse de doctorat de l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon.

PHẠM Thái Sơn, 2014, *Nhà ở xã hội Việt Nam : quan niệm, chính sách và thực tiễn* (*Les logements sociaux au Vietnam : politique et réalité*), Ashui.com

PHAN Phương Thảo, 2017, *Khu phố Tây Hà Nội nửa đầu thế kỷ XX qua tư liệu địa chính (Le quartier français de Hanoi au début de XX siecle par les documents cadastraux)*, 415p.

PHAN An, 2015, *Tính cộng đồng làng xã Việt Nam giá trị và những hệ quả của nó (Caractéristiques de la communauté villageoise vietnamienne, valeur et conséquence)*, Institut des sciences sociales du Sud, Conférence : Hệ giá trị việt nam trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế (Le système de valeurs du Vietnam dans la période d'industrialisation, de modernisation et d'intégration internationale).

PHAM Thi-Thanh-Hien & LABBÉ Danielle, 2018, "Spatial *Logic and the Distribution of Open and Green Public Spaces in Hanoi: Planning in a Dense and Rapidly Changing City"*, Urban Policy and Research, 36:2, 168-185, DOI: 10.1080/08111146.2017.1295936

PULLIAT Gwenn, 2012, « *Se nourrir à Hanoi : les recompositions du système alimentaire d'une ville émergente* », EchoGéo [En ligne], 21 | 2012.

PHẠM Hùng Cường 2017, *Văn hóa bản địa trong xây dựng môi trường cư trú truyền thống (Culture locale dans la construction d'un environnement résidentiel traditionnel)*, Faculté d'architecture et d'Urbanisme - Université de génie civil de Hanoi.

PERELMAN Mariano, 2019, « La marche dans la production de l'inégalité sociale. La collecte informelle des déchets à Buenos Aires », Marche en ville : enjeux sociaux et politiques, *Espaces et sociétés* n°179, p.145-160.

PEYRONIE Karine, GOLDBLUM Charles & SISOULATH Bounleuam, éd., 2017, *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*. Marseille, IRASEC et IRD Éditions, collection « Objectifs Suds. Les Défis du développement », 358 p.

Q

QUERTAMP Fanny, 2010, « La périurbanisation de Hanoi : dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation », *Annales de Géographie* 1 /2 (n°671-672), 93-119.

R

RAMADIER Thierry, 2000, *Etude exploratoire de la marche en ville : le piéton et sa perception de l'environnement urbain*, Séquences piétonnières et mesure de l'exposition au risque, Rapport final, Paris, DSCR-INRETS.

S

SODERSTROM Ola and GEERTMAN Stéphanie, 2013, "*Loose threads: the translocal making of public space policy in Hanoi"*, *Singapore Journal of Tropical Geography*, Volume 34, pp. 244–260. (18 p.)

SCOTT James, 1992, *Domination and the arts of resistance. Hidden transcripts*. Yale University Press, 272 p.

SCOTT James, 1976, *The moral economy of the peasant: Rebellion and subsistence in Southeast Asia*, New Haven, Yale University Press.

SPECKJeff, 2012, *The Walkable City. How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York : Farrar, Straus and Giroux, 312 p.

SOULIER Nicolas, 2012, *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action*, Paris, Éditions Ulmer,

SORRENTINO Paul, 2018, *Question religieuse et sécularisation*, In : Histoire du Vietnam de la colonisation à nos jours, Ouvrage collectif, Benoît de Tréglodé (dir.) Édition de la Sorbonne, Paris, 295p, pp.219-238.

STAMN Caroline, 2008, « Firmes multinationales, commerce ambulant et mobilité à Mexico », *Espaces et sociétés*, n° 135.

T

TRẦN Ngọc Thêm, 2001, *Recherche sur l'identité de la culture Vietnamienne*, Éditions Thế Giới, 836 p.

TRẦN Ngọc Thêm, 1997, *Cơ sở văn hóa Việt Nam (Fondation culturelle vietnamienne)*, Éditions Universitaire, 281p.

TRẦN Nhật Kiên, 2010, *Le patrimoine villageois face à l'urbanisation : le cas des villages périurbains de Triều Khúc et Nhân Chính-Hà Nội-Vietnam.* Thèse de doctorat, Université de Toulouse.

TRẦN Minh Tùng, 2014, *Fabrication du logement planifié sous forme de « KDTM » (Khu đô thị mới) à Hanoi : la ville de quartier ou/et la ville de projets ?* Thèse de doctorat, Université de Toulouse.

TRẦN Đại Candice, 2018, *La société 2.0*, in : *Histoire du Vietnam de la colonisation à nos jours,* Ouvrage collectif, Édition de la Sorbonne, p.257-273.

TERRIN Jean-Jacques, 2011, *Le piéton dans la ville : l'espace public partagé,* Paris : Parenthèses.

THOMAS Rachel, 2004, *Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville*, *Cybergeo* n°261.

THOMAS Rachel, 2007, *La marche en ville, une histoire de sens*, L'Espace Géographique, no. 1,

THOMAS Rachel (Ed.), 2010, *Marcher en ville : faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Archives contemporaines, 196 p.

THOMAS Mandy, 2002, *Out of Control: Emergent Cultural Landscapes and Political Change in Urban Vietnam*, Urban Studies, 2002, vol. 39, no 9, pp. 1611-1624.

THOMAS Mandy, 2001, *Public Spaces/Public Disgraces: Crowds and the State in Contemporary Vietnam*, Journal of Social Issues in Southeast Asia (SOJOURN), vol. 16, no 2, pp. 306-330.

TRỊNH Huy Quách, HOÀNG Thị Tây Ninh, 2004, *Vấn đề di dân trong phát triển kinh tế - xã hội ở các tỉnh miền núi phía Bắc (Migration et développement socio-économique dans les provinces montagneuses du nord)*, Journal : Tạp chí Cộng sản, n° 62.

U

Urbanisme, 2008, dossier « Marcher », n°359.

V

VŨ Tam Lang, 1999, *Kiến trúc cổ Việt Nam (Architecture ancienne du Vietnam),* Édition : Xây dựng, 216 pages.

W

WIEL Marc, 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Éditions Mardaga, Collection Architecture + Recherches, Sprimont, 149 pages.

Enquêtes, conférences utilisées

1. Enquête du programme HAIDEP (The Comprehensive Urban Development Programme in Hanoi Capital City of the Socialist Republic of Vietnam) par Japan International Cooperation Agency (JICA), 2007,

2. Enquête des lacs de Hanoi par CECR (Center for Environment and Community Research), 2015,

3. Enquête de INPUR (Institut national de la planification urbaine et rurale), NGUYỄN Anh Tuấn (dir.), 2019, Rapport sur la gestion des systèmes de transport statiques dans les zones urbaines.

4. En 1994-1995, Enquête ménage de transport réalisé dans 4 arrondissements et 3 districts de Hà Nội, dans le cadre du projet VUTAP (The Vietnam Urban Transport Assistance Projet), financé par SIDA (the Swesdish International Development Authority), avec un échantillon de 7 493 ménages enquêtés (sur le total de 306 924 ménages à Hà Nội).

5. Enquête de CRURE en 1999-2001, Enquête ménage de transport mené par l'équipe du CRURE auprès de 506 ménages de deux quartiers centraux, et un quartier périphérique de Hà Nội.

6. Conférence de Healthbridge et quartier Hạ Đình, Hà Nội, 2014 « Cộng đồng chung tay xây dựng đường đến trường an toàn, thân thiện với trẻ em » (Les communautés joignent leurs mains pour construire un parcours scolaire sûr et adapté aux enfants)

7. Recensement 1999, 2009, 2019, (Tổng điều tra dân số) par GSO

Articles de presses

Chapitre1

2014, Journal du Ministère de Transport du Vietnam, *Lịch sử 70 năm phát triển của ngành giao thông vận tải Việt Nam (Histoire du 70 ans de développement des transports au Việt Nam)*, https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/34827/lich-su-70-nam-phat-trien-cua-nganh-gtvt-viet-nam.aspx

Chapitre 2

2009, Ashui.com, *50 năm qua Hà Nội san lấp 80 phần trăm diện tích mặt nước để xây dựng* (Au cours des 50 dernières années, Hanoi a supprimé 80% de la surface de l'eau pour la construction) http://ashui.com/mag/tuongtac/phanbien/809-50-nam-qua-ha-noi-san-lap-80-phan-tram-dien-tich-mat-nuoc-de-xay-dung.html

2009, Ashui.com, *Để Hà Nội xanh, văn hiến, văn minh, hiện đại* (Pour rendre Hanoi verte, civilisée et moderne) https://ashui.com/mag/tuongtac/phanbien/1933-de-ha-noi-xanh-van-hien-van-minh-hien-dai.html

2012, VOV Giao thông, *Môi trường ao hồ Hà Nội đang bị ô nhiễm nghiêm trọng* (L'environnement des étangs et des lacs à Hanoi est gravement pollué) https://vov.vn/xa-hoi/moi-truong/ao-ho-ha-noi-dang-bi-o-nhiem-nang-232911.vov

2012, Ashui.com, *Không gian công cộng và thành phố của tập đoàn* (Espace public et la ville des entreprises) http://www.ashui.com/mag/tuongtac/phanbien/6707-khong-gian-cong-cong-va-thanh-pho-cua-tap-doan.html

2013, Journal du Ministère de transport, *Metro Singapore hình mẫu văn minh giao thông đô thị Métro Singapore : Modèle de civilisation du trafic urbain*), http://mt.gov.vn/mkhcn/tin-tuc/990/33444/metro-singapore--hinh-mau-van-minh-giao-thong-do-thi.aspx

2015, Journal Thanh Niên, *Sông chết bao vây Hà Nội* (Rivière morte entourée de Hanoi) https://thanhnien.vn/thoi-su/song-chet-bao-vay-ha-noi-576476.html

2015, Vietnamplus.vn, *Les lacs de Hanoi menacés par la pollution et l'urbanisation galopante* https://fr.vietnamplus.vn/les-lacs-de-hanoi-menaces-par-la-pollution-et-lurbanisation-galopante/70654.vnp

2016, Người lao động, *Bức tử ao hồ* (Supprimer des étangs et des lacs) ; https://nld.com.vn/thoi-su-trong-nuoc/buc-tu-ao-ho-20161006220935351.htm

2017, Môi trường, *Hà Nội đừng hủy diệt những lá phổi xanh (Hanoi arrête de détruire les poumons verts),* https://moitruong.net.vn/ha-noi-dung-huy-diet-nhung-la-phoi-xanh-bai-1-nhung-con-dang-bao-dong/

2017, Nhân Dân , *Chuyện cũ cần giải pháp mới (Les ancienne histoires ont besoin de nouvelles solutions), (http://www.nhandan.com.vn/cuoituan/doi-song-xa-hoi/item/32231202-chuyen-cu-can-giai-phap-moi.html)*

2017, Đại biểu Nhân Dân, *Văn minh đô thị (Civilisation urbain),* https://daibieunhandan.vn/van-minh-do-thi-385849

2018, Ashui.com, *Hà Nội nỗ lực khắc phục ô nhiễm sông hồ* (Hanoi s'efforce de réduire la pollution des rivières et des lacs) ; https://ashui.com/mag/chuyenmuc/nang-luong-moi-truong/14520-ha-noi-no-luc-khac-phuc-o-nhiem-song-ho.html

2018, Kiến Việt, *Lịch sử 100 năm vùng thoát lũ và 10 năm ký sự đất nước Hà Nội* (100 ans d'histoire du drainage et 10 ans d'histoire de Hanoi) ; https://kienviet.net/2018/09/11/lich-su-100-nam-vung-thoat-lu-va-10-nam-ky-su-dat-nuoc-ha-noi/

Consulté le 15 octobre 2018, Báo Mới, *Nỗi lo ô nhiễm môi trường làng nghề (Inquiétude concernant la pollution environnementale dans les villages artisanaux) ;* https://baomoi.com/moi-lo-o-nhiem-moi-truong-lang-nghe/c/25702411.epi

2018, Nhân Dân, *Nhiều làng nghề cụm công nghiệp gây ô nhiễm nghiêm trọng* (De nombreux villages et grappes industrielles provoquent une grave pollution) https://nhandan.com.vn/vi-moi-truong-xanh/nhieu-loai-lang-nghe-cum-cong-nghiep-gay-o-nhiem-moi-truong-nghiem-trong-339515/

2018, VOV Giao thông, *10 năm qua Hà Nội đã san lấp một nửa ao hồ gây úng ngập nghiêm trọng* (Au cours des 10 dernières années, Hanoi a nivelé la moitié de ses étangs et lacs, provoquant de graves inondations) https://vov.vn/xa-hoi/10-nam-qua-ha-noi-da-lap-mot-nua-ao-ho-gay-ung-ngap-nghiem-trong-793485.vov

Consulté le 15 octobre 2018, Lao Động, *Hà Nội cần chặn ngay việc lấp hồ để đô thị hóa* (Hanoi doit cesser immédiatement de supprimer les lacs pour l'urbanisation) https://laodong.vn/xa-hoi/ha-noi-can-chan-ngay-viec-lap-ho-de-do-thi-hoa-654852.bld

2018, Tia Sáng, *Những thách thức để phát triển đô thị* (Enjeux de développement urbain) http://tiasang.com.vn/-dien-dan/Ha-Noi-Nhung-thach-thuc-trong-qua-trinh-phat-trien-do-thi-11234

2018, *Phường ở Hà Nội xây dựng tuyến phố kiểu mẫu*, (Quartier de Hanoi construit des rues « modèles ») https://vnexpress.net/tin-tuc/thoi-su/phuong-o-ha-noi-xay-dung-tuyen-pho-kieu-mau-3836747.html

Consulté le 15 mars 2019, Ministère des ressource naturelle- Institut de stratégie et de politique sur les ressources naturelles et l'environnement, *Cần sửa đổi bổ sung gì cho luật đất đai 2003* (Quelles modifications supplémentaires sont nécessaires pour la loi sur la propriété foncière 2003).

2019, Nhân Dân, *Tháo gỡ nút thắt phát triển nhà ở cho công nhân* (Supprimer les goulets d'étranglement et développer les logements pour les ouvriers) https://www.nhandan.com.vn/cuoituan/item/41640302-thao-go-nut-that-phat-trien-nha-o-cho-cong-nhan.html

2019, Ashui.com, *2-4 triệu ô tô ra đường cảnh báo cái chết của đô thị Hà Nội* (2 à 4 millions de voitures dans les rues avertissent de la mort de la ville Hanoi) http://www.ashui.com/mag/tuongtac/phanbien/14956-2-4-trieu-o-to-ra-duong-canh-bao-cai-chet-cua-do-thi-ha-noi.html?fbclid=IwAR1OQ8Ke5rKKALGRhGeJedcO4O0Ok8hotVV8Aftmvxc4vMjoJ6GeCsuhkWI

Chapitre 3

2008, Dân trí, *Hầm đường bộ vừa đi vừa sợ (Traverser le passage souterrain avec la peur)* https://dantri.com.vn/xa-hoi/ham-duong-bo-vua-di-vua-so-1206447179.htm

2008, Báo Xây Dựng, *Hầm đi bộ ở Hà Nội nhiều bất cập (Le passage souterrain, de nombreuses limitations)* https://baoxaydung.com.vn/ham-di-bo-o-ha-noi-nhieu-bat-cap-8497.html

2013, Nhân Dân, *Đường hầm cho người đi bộ - Nhu cầu sử dụng cao, khai thác chưa triệt để (Passages piétonniers - Forte demande, pas pleinement exploités*) (https://nhandan.com.vn/tranghanoi-tin-chung/nhu-cau-su-dung-cao-khai-thac-chua-triet-de-187833/)

2016, Journal Kiến trúc Việt Nam, *Văn hóa thương mại vỉa hè thỏa thuận và mục đích* (La culture d'économie de trottoir, les compromises et l'objectifs) http://kientrucvietnam.org.vn/van-hoa-thuong-mai-via-he-thoai-thuan-va-muc-dich/

2016, Báo tin Tức, *Xã hội hóa xe bus chậm vì sao ?* (Pourquoi la « socialisation » du bus est-elle retardée ?) https://baotintuc.vn/xa-hoi/xa-hoi-hoa-xe-buyt-cham-vi-sao-20160814220743479.htm

2017, Journal Kinh tế Đô thị, *Các giải pháp chống ùn tắc giao thông cho thủ đô Hà Nội* (Solutions pour la congestion du trafic de la capitale de Hanoi) http://kinhtedothi.vn/ky-2-cac-giai-phap-chong-utgt-cho-thu-do-ha-noi-281456.html

2017, Công An Nhân Dân, *Cuộc chiến giữa xe ôm công nghệ và xe ôm truyền thống* (La bataille entre le taxi moto technologie et le taxi moto traditionnel) http://cand.com.vn/Xa-hoi/Quan-ly-de-tao-moi-truong-canh-tranh-an-toan-446907/

2018, Journal Hà Nội mới, *Cầu vượt đi bộ hầm bộ hành vì sao vẫn vắng người qua* (Pourquoi y a-t-il encore peu de monde utilisant les passerelles piétonnes, les passages souterrains) http://www.hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Xa-hoi/922604/cau-vuot-di-bo-ham-bo-hanh-vi-sao-van-vang-nguoi-qua

2018, Vietnamnet, *Cần 1,3 tỷ đô la để xây hơn 200 bãi đỗ xe* (Nous avons besoin de 1,3 milliard de dollars pour construire plus de 200 parkings) https://vietnamnet.vn/vn/oto-xe-may/ha-noi-can-1-3-ty-usd-de-xay-hon-200-bai-do-xe-487928.html

2019, Vietnamnet, *Loạt dự án đường sắt đô thị đội vốn chậm tiến độ (Une série de projets ferroviaires urbains a augmenté le capital d'investissement et en retard)*, https://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/dau-tu/loat-du-an-duong-sat-do-thi-doi-von-cham-tien-do-596057.html

2019, VOV Giao thông, *Bất cập hệ thống điểm dừng nhà chờ xe bus* (Le système d'arrêt de bus est inadéquat) http://vovgiaothong.vn/bat-cap-he-thong-diem-dung-nha-cho-xe-buyt

2019, VOV Giao thông, *Tại sao xe buýt ngày càng bị người dân quay lưng giảm tính hấp dẫn* (Pourquoi les bus sont-ils de moins en moins utilisés et moins attrayants pour les habitants) http://vovgiaothong.vn/tai-sao-xe-buyt-ngay-cang-bi-nguoi-dan-quay-lung-giam-tinh-hap-dan

2019, An ninh thủ đô, *Hà Nội sẽ có cơ chế đặc thù để thu hút đầu tư làm bãi đỗ xe thông minh* (Hanoi aura un politique spécifique pour attirer les investissements du parking intelligent) https://anninhthudo.vn/oto-xe-may/ha-noi-se-co-co-che-dac-thu-de-thu-hut-dau-tu-lam-bai-do-xe-thong-minh/800224.antd

2019, Báo Mới, *Không gian xanh đô thị hà Nội cần giải pháp mạnh từ quy hoạch* (L'espace vert de la zone urbaine de Hanoi a besoin de solutions solides de la planification) https://baomoi.com/phat-trien-khong-gian-xanh-do-thi-ha-noi-can-giai-phap-manh-tu-quy-hoach/c/32040123.epi

2019, Giáo dục thời đại, *Hà Nội sắp xây 300 nhà chờ xe bus bằng vốn xã hội hóa* (Hanoi construira 300 abribus de la capitale de « socialisation ») https://giaoducthoidai.vn/thoi-su/ha-noi-sap-xay-300-nha-cho-xe-buyt-co-wifi-bang-von-xa-hoi-hoa-4029099-l.html

2019, VOV Giao thông, *Phát triển vận tải hành khách công cộng ở Hà Nội cần đổi mới từ tư duy (Développement le transport public à Hanoi, la réflexion doit être renouvelée)* http://vovgiaothong.vn/Phat-trien-VTHKCC-o-Ha-Noi-Can-doi-moi-tu-tu-duy

2019, Vietnamnet, *Giao thông Hà Nội và nguy cơ tê liệt (Le transport à Hanoi risque de décès)* https://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/dau-tu/giao-thong-ha-noi-va-nguy-co-te-liet-499612.html

2019, VOV Giao thông, *Phát triển giao thông công cộng Hà Nội gập ghềnh những giải pháp (Le développement des transports publics de Hanoi rencontre des difficultés)*, http://vovgiaothong.vn/phat-trien-giao-thong-cong-cong-van-gap-ghenh-giai-phap-1

2019, VOV Giao thông, *Phát triển xe bus ở Hà Nội* (Développement le système de bus de Hanoi), http://vovgiaothong.vn/phat-trien-xe-buyt-o-ha-noi-bai-1-nhung-thach-thuc-1

2019, Giao Thông Hà Nội, *Cầu bộ hành thành quán nhậu* (Les passerelles piétons deviennent des restaurants), http://giaothonghanoi.kinhtedothi.vn/dau-tu-phat-trien/cau-bo-hanh-thanh-quan-nhau-8593.html

2019, Giao thông Hà Nội, *Cầu vượt cho người đi bộ, kỳ vọng nhiều thất vọng không kém* (Passerelles piétons, l'attente et la déception), http://giaothonghanoi.kinhtedothi.vn/su-kien/cau-vuot-cho-nguoi-di-bo-ky-vong-nhieu-that-vong-khong-kem-22369.html

2019, VOV Giao thông, *Hà Nội đã làm gì với các bãi đỗ xe trong quy hoạch (Bài 1): "Biến lợi ích công thành quyền lực ngầm*" (Ce que Hanoi a fait avec les parkings dans la planification (partie 1): «Transformez l'intérêt public en pouvoir informel ») , http://vovgiaothong.vn/ha-noi-da-lam-gi-voi-cac-bai-do-xe-trong-quy-hoach-bai-1%E2%80%9Cbien-loi-ich-cong-thanh-quyen-luc-ngam%E2%80%9D

Chapitre 4

2008, Dân trí, *Ngõ ngách chết khổ vì xe máy* (Les ruelles souffrent à cause de la moto) https://dantri.com.vn/xa-hoi/ngo-ngach-chet-kho-vi-xe-may-1219004842.htm

2009, ASHUI.COM, *Không gian kiến trúc làng ngoại thành trong quá trình đô thị hóa ở hà nội* (L'espace architectural des villages de banlieue dans le processus d'urbanisation de Hanoi)

http://ashui.com/mag/tuongtac/phanbien/1244-khong-gian-kien-truc-lang-ngoai-thanh-trong-qua-trinh-do-thi-hoa-o-ha-noi.html

2017, Báo Giao Thông, *Sự thật về đầu tư BOT giao thông (La vérité sur l'investissement dans le projet de transport BOT)*, https://www.baogiaothong.vn/su-that-dau-tu-bot-giao-thong-d224311.html

2017, Đại Biểu Nhân Dân Hà Nội, *HĐND xã Tòng Bạt: Nghị quyết về bê tông hóa đường giao thông ngõ, xóm đi vào cuộc sống* (Conseil populaire de la commune de Tong Bat: Résolution sur le bétonnage des rues , des ruelles des hameaux), http://dbndhanoi.gov.vn/portal/pages/2017-10-31/HDND-xa-Tong-Bat-Nghi-quyet-ve-be-tong-hoa-duong-gm5qjsha0pmyi.aspx

2018, Kinh tế Đô thị, *Phát triển không gian công cộng từ chợ truyền thống: Tạo việc làm, thúc đẩy kinh tế (Développer les espaces publics à partir des marchés traditionnels: créer des emplois, relancer l'économie)*, http://kinhtedothi.vn/phat-trien-khong-gian-cong-cong-tu-cho-truyen-thong-tao-viec-lam-thuc-day-kinh-te-330143.html

2016, Kiến trúc Việt Nam, *Quy chuẩn ký thuật và tiêu chuẩn Việt Nam trong lĩnh vực đô thị hiện nay* (Les normes techniques du Vietnam dans le domaine de l'urbanisme aujourd'hui), http://kientrucvietnam.org.vn/quy-chuan-ky-thuat-va-tieu-chuan-viet-nam-trong-linh-vuc-do-thi-hien-nay/

2019, Giao thông Hà Nội, *Hà Nội : Lúng túng xử lý ô tô án ngữ vỉa hè* (Hanoi : confus au sujet de la manipulation des voitures sur les trottoirs), http://giaothonghanoi.kinhtedothi.vn/diem-nong-giao-thong/ha-noi-lung-tung-xu-ly-o-to-an-ngu-via-he-3167.html

2019, Công An Nhân Dân, *Ngõ nhỏ Hà Nội "mọc" barie để chặn xe máy vì quá ồn* (La petite ruelle de Hanoï "pousse" des baries pour bloquer les motos parce que c'est trop bruyant), http://cand.com.vn/doi-song/Ngo-nho-Ha-Noi-moc-barie-de-chan-xe-may-vi-qua-on-544244/

Chapitre 5

2007, Tiền Phong, *Vỉa hè Hà Nội : Phân cấp, hay phân chia quyền lợi ?* (Les trottoirs de Hanoi : Décentraliser ou partager les profits ?) https://tienphong.vn/via-he-ha-noi-nbsp-phan-cap-hay-phan-chia-quyen-loi-post100746.tpo

2007, An Ninh Thủ Đô, *Vỉa hè dành cho ai (A qui est destiné le trottoir?)*, https://anninhthudo.vn/via-he-danh-cho-ai-post16398.antd

2014, Tiền Phong, *Nhà đất nhảy dù có được công nhận không* (Les terrains appropriations sont-elles reconnues par le gouvernement ?) https://www.tienphong.vn/xa-hoi/nha-dat-nhay-du-co-duoc-cong-nhan-khong-783063.tpo

2014, VNmedia, *Hồ điều hoà Trung Văn với nguy cơ biến thành... ao* (Lac Trung Van risque de se transformer en... étang) http://www.vnmedia.vn/dan-sinh/phap-luat/an-ninh-xh/201406/ho-dieu-hoa-trung-van-voi-nguy-co-bien-thanh-ao-473038/

2015, Kinhdoanhnet, *Dự án bán đảo hồ Đống Đa: Ai bao che cho Tập đoàn Lã Vọng kinh doanh trái phép?* (Projet de la péninsule du lac Dong Da : qui permet les activités illégales du groupe La Vong?) http://www.kinhdoanhnet.vn/thoi-su/xa-hoi/du-an-ban-dao-ho-dong-da-ai-bao-che-cho-tap-doan-la-vong-kinh-doanh-trai-phep_t114c13n20740

2015, Văn hiến, *Hà Nội: Sự dối trá thể hiện qua dự án Lã Vọng trên bán đảo hồ Đống Đa (Hanoi: Le mensonge est montré à travers le projet La Vong sur la péninsule du lac Dong Da)* (http://vanhien.vn/news/Ha-Noi-Su-doi-tra-the-hien-qua-du-an-La-Vong-tren-ho-Dong-Da-29811

2015, Đời sống Pháp luât, "*Luật rừng ở vỉa hè" và những thế lực ngầm thao túng đội quân hàng rong (« La loi de la jungle sur le trottoir » et les forces informelle qui manipulent le système des vendeurs de rue)*, https://www.doisongphapluat.com/luat-rung-o-via-he-va-nhung-the-luc-ngam-thao-tung-doi-quan-hang-rong-a94622.html

2016, Pháp Luật, *Hà nội : Nhà nhảy dù trên đất nông nghiệp* (Hà Nội : Maison « tombée en parachute » sur les terres agricoles) https://plo.vn/bat-dong-san/ha-noi-nha-nhay-du-tren-dat-nong-nghiep-632675.html

2017, An Ninh Thủ Đô, *Hà Nội : Các quận quan tâm sinh kế hộ buôn bán nhỏ sau chấn chỉnh vỉa hè (Districts intéressés par les moyens de subsistance des petits entrepreneurs après avoir rétabli l'ordre des trottoirs), (*https://anninhthudo.vn/chinh-tri-xa-hoi/ha-noi-cac-quan-quan-tam-sinh-ke-ho-buon-ban-nho-sau-chan-chinh-via-he/722359.antd)

2017, Báo Giao Thông, Le journal de Transport, *Luật ngầm vẫn tồn tại trên vỉa hè và lòng đường (La loi « cache » existe toujours sur les trottoirs et les chaussées),* http://www.baogiaothong.vn/luat-ngam-van-ton-tai-tren-via-he-va-long-duong-d203615.html

2017, Dân Trí, *Nghĩ về việc phải lột bỏ nền kinh tế vỉa hè* (Penser à éliminer l'économie des trottoirs) https://dantri.com.vn/dien-dan/nghi-ve-viec-phai-lot-bo-nen-kinh-te-via-he-20170325092848491.htm

2017, Tuổi Trẻ, *180 quán bia thì 100 quán có công an đứng sau* (Sur 180 bars à bière, 100 bénéficient du soutien de la police) *(*https://tuoitre.vn/180-quan-bia-thi-100-quan-co-cong-an-dung-sau-1274543.htm)

2017, VNmedia, *12 tuyến phố cấm trắng phương tiện đỗ vỉa hè* (12 rues interdisent strictement les véhicules garés sur le trottoir) http://vnmedia.vn/dan-sinh/201703/quan-hoan-kiem-12-tuyen-pho-cam-trang-phuong-tien-do-via-he-561875/

2017, Thư Ký Luật, *Quy trình xử lý hành vi lấn chiếm vỉa hè* (Le processus de gestion des actes de privatisation des trottoirs,) https://thukyluat.vn/news/binh-luan/quy-trinh-xu-ly-hanh-vi-lan-chiem-via-he-23282.html

2017, Kinh Doanh. Net, *Cầu Giấy (Hà Nội): Hãy dừng việc "xẻ thịt" công viên, vườn hoa làm nhà hàng quán rượu (Cau Giay (Hanoi): Arrêtez de «couper» les parcs et les jardins fleuris pour construire des restaurants et des pubs),* http://www.kinhdoanhnet.vn/phap-luat-thuong-truong/ban-doc/cau-giay-ha-noi-hay-dung-viec-xe-thit-cong-vien-vuon-hoa-lam-nha-hang-quan-ruou_t114c49n34386

2017, Tạp chí Tổ chức nhà nước, *Quyền lực nhà nước, cơ chế xin - cho và thông điệp của Thủ tướng Chính phủ (Le pouvoir de l'État, le mécanisme de demande- d'octroi et le message du premier ministre*), https://tcnn.vn/news/detail/37691/Quyen_luc_nha_nuoc_co_che_xin_cho_va_thong_diep_cua_Thu_tuong_Chinh_phuall.html

2018, Nhân Dân, *Tư duy nhiệm kỳ trong quản lý quy hoạch (Logique « mandat » dans la gestion d'aménagement urbain*, https://nhandan.com.vn/binh-luan-phe-phan/tu-duy-nhiem-ky-trong-quan-ly-quy-hoach-323235/

2018, Nhân Dân, *Những vấn đề đặt ra trong lập lại trật tự đô thị tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh (Problèmes dans le rétablissement de l'ordre urbain à Hanoi et à Ho Chi Minh Ville)* http://www.nhandan.com.vn/xahoi/tin-tuc/item/35969702-nhung-van-de-dat-ra-trong-lap-lai-trat-tu-do-thi-tai-ha-noi-va-tp-ho-chi-minh-ky-1.html

2018, Tuổi Trẻ Thủ Đô, *Nam Từ Liêm: Phường Trung Văn buông lỏng quản lý khi để hồ Ngòi Cầu Trại bị lấn chiếm (Nam Tu Liem: Le quartier Trung Van a assoupli la gestion lorsque le lac Ngoi Cau Trai a été empiété),* https://tuoitrethudo.com.vn/nam-tu-liem-phuong-trung-van-buong-long-quan-ly-khi-de-ho-ngoi-cau-trai-bi-lan-chiem-11754.html

2019, Nhà Đầu Tư, *Đất cây xanh, bãi đỗ xe bị Tập đoàn Lã Vọng biến tướng như thế nào*? *(Comment espaces verts et parkings ont-ils été transformés par le groupe La Vong?)* https://nhadautu.vn/dat-cay-xanh-bai-do-xe-bi-tap-doan-la-vong-bien-tuong-nhu-the-nao-d20716.html

2019, Đời Sống & Pháp Luật, *Cận cảnh những lô đất vàng làm bãi đỗ xe bị Tập đoàn Lã Vọng "hô biến" thành nhà hàng (Les terrains « en or » des parking sont transformés en restaurants par le groupe Lã Vọng),* https://www.doisongphapluat.com/kinh-doanh/can-canh-nhung-lo-dat-vang-lam-bai-do-xe-bi-tap-doan-la-vong-ho-bien-thanh-nha-hang-a302349.html

2019, Zing.vn, *Công bố kết luận thanh tra Tập đoàn Lã Vọng* (Annonce de la conclusion de l'inspection du groupe La Vong) https://zingnews.vn/cong-bo-ket-luan-thanh-tra-tap-doan-la-vong-post1015791.html

2019, Dân Trí, *"Kế hoạch bất thành" của Lã Vọng trên bán đảo hồ Đống Đa* (Le "plan raté" de La Vong sur la péninsule du lac Dong Da) https://dantri.com.vn/xa-hoi/ke-hoach-bat-thanh-cua-la-vong-tren-ban-dao-ho-dong-da-20191121142220860.htm

2020, Thanh Tra, *Thanh tra Chính phủ công khai những sai phạm liên quan Công ty Lã Vọng* (L'Inspection du gouvernement rend public les erreurs liées à la société La Vong) https://thanhtra.com.vn/thanh-tra/ket-luan-thanh-tra/Thanh-tra-Chinh-phu-cong-khai-nhung-sai-pham-lien-quan-Cong-ty-La-Vong-159322.html

2020, Tiền phong, *Cận cảnh ô 'đất vàng' dịch vụ cuối cùng đô thị mẫu Hà Nội bỏ hoang 20 năm* (Une «terre en or» pour les services de KDTM «modèle» de Hanoi abandonnée pendant 20 ans) https://www.tienphong.vn/dia-oc/can-canh-o-dat-vang-dich-vu-cuoi-cung-do-thi-mau-ha-noi-bo-hoang-20-nam-1670113.tpo

2020, Tiêu dùng plus, *Nam Từ Liêm: Bị lấn chiếm nghiêm trọng, hồ Ngòi Cầu Trại ngập trong phế thải* (Nam Tu Liem: gravement empiété, le lac Ngoi Cau Trai est inondé par les déchets), https://tieudungplus.vn/nam-tu-liem-bi-lan-chiem-nghiem-trong-ho-ngoi-cau-trai-ngap-trong-phe-thai-1597386170297.html

2020, Vietnamnet.vn, *Dự án công viên nước Thanh Hà trăm tỷ sai quy hoạch, kỷ luật lãnh đạo quận (Le projet du parc aquatique de Thanh Ha -projet des centaines de milliards de dollars qui s'écarte du plan d'aménagement, les chefs de district doivent être punis)*, https://vietnamnet.vn/vn/bat-dong-san/du-an/cong-vien-nuoc-thanh-ha-tram-ty-sai-quy-hoach-ky-luat-lanh-dao-quan-644305.html

2020, Báo Xây Dựng, *Kết luận hàng loạt vi phạm xảy ra tại dự án Công viên Tuổi trẻ (Conclusion d'une série de modifications de la construction au parc Tuổi Trẻ)*, https://baoxaydung.com.vn/ha-noi-ket-luan-hang-loat-vi-pham-xay-ra-tai-du-an-cong-vien-tuoi-tre-281392.html

Chapitre 6

2003, VNexpress.net, *Đất ở ổn định trước năm 1993 có thể được hợp thức* (Le terrain constructible avant 1993 peut être légalisé) https://vnexpress.net/dat-o-on-dinh-truoc-nam-1993-co-the-duoc-hop-thuc-2032705.html

2006, Dân Trí, *Công viên hồ Ba Mẫu - "Xóm liều cao cấp" giữa lòng Hà Nội* (Du lac Ba Mau – hameau « risque-tout » au centre de Hanoi) https://dantri.com.vn/xa-hoi/cong-vien-ho-ba-mau-xom-lieu-cao-cap-giua-long-ha-noi-1152235260.htm

2006, Công An Nhân Dân, *Công viên Hồ Ba Mẫu, Hà Nội: 4 năm, mới chỉ kè bao quanh* (Parc du lac Ba Mau, Hanoi: en 4 ans, seuls les remblais autour du lac ont été réalisés), http://cand.com.vn/Ban-doc-cand/Cong-vien-Ho-Ba-Mau-Ha-Noi-4-nam-moi-chi-ke-bao-quanh-24740/

2010, Nhân Dân, *Chấm dứt việc lấn chiếm đất các di tích lịch sử, văn hóa* (Arrêter l'appropriation des sites historiques et culturels) https://nhandan.com.vn/tranghanoi-tin-chung/Ch%e1%ba%a5m-d%e1%bb%a9t-vi%e1%bb%87c-l%e1%ba%a5n-chi%e1%ba%bfm-%c4%91%e1%ba%a5t-c%c3%a1c-di-t%c3%adch-l%e1%bb%8bch-s%e1%bb%ad,-v%c4%83n-h%c3%b3a-495589/

2010, Dân Trí, *Điều chỉnh quy hoạch công viên hồ Ba Mẫu* (Planification ajustée du parc du lac Ba Mau), https://dantri.com.vn/xa-hoi/dieu-chinh-quy-hoach-cong-vien-ho-ba-mau-1269673541.htm

2011, Nhân Dân, Thi công dứt điểm dự án hồ Ba Mẫu (Achèvement de la construction du projet du lac Ba Mau) https://nhandan.com.vn/tranghanoi-tin-chung/Thi-c%c3%b4ng-d%e1%bb%a9t-%c4%91i%e1%bb%83m-d%e1%bb%b1-%c3%a1n-h%e1%bb%93-Ba-M%e1%ba%abu-558236/)

2011, Cafeland, *Dự án Công viên Văn hoá - Thể thao - Vui chơi Đống Đa, Hà Nội "Treo"... đến bao giờ?* (Projet Parc Culture - Sports – loisir Dong Da, Hanoi. "Attendre" ... jusqu'à quand ?) https://cafeland.vn/quy-hoach/du-an-cong-vien-van-hoa-the-thao-vui-choi-dong-da-ha-noi-quottreoquot-den-bao-gio-10805.html

2012, Giaoduc.net, *Hà Nội: Hàng quán, bãi đậu xe xâm lấn 'băm nát' đình chùa phố cổ (Hanoi: des restaurants, des parkings approprient les temples du centre ville)*, https://giaoduc.net.vn/tieu-diem/ha-noi-hang-quan-bai-dau-xe-xam-lan-bam-nat-dinh-chua-pho-co-post61192.gd

2013, Tạp chí tài chính, *Hà Nội: Có "khuất tất" trong việc đền bù, giải phóng mặt bằng dự án hồ Ba Mẫu?* (Hanoi : Y-a- t-il un « problème » dans la compensation et libération du terrain du lac Ba Mẫu) http://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-phap-luat/tu-van-phap-luat/ha-noi-co-khuat-tat-trong-viec-den-bu-giai-phong-mat-bang-du-an-ho-ba-mau-54793.html

2014, An Ninh Thủ Đô, *"Nước mắt" đền chùa giữa lòng phố cổ Hà thành* ("Larmes" du temple au cœur de l'ancienne ville de Ha Nội) https://anninhthudo.vn/phong-su/nuoc-mat-den-chua-giua-long-pho-co-ha-thanh/539982.antd

2014, Người Lao Động, *104 di tích ở Hà Nội bị xâm hại: Tiền đâu để di dời?* (104 reliques à Hanoi sont occupées : où est l'argent pour déplacer ?) https://nld.com.vn/van-hoa-van-nghe/104-di-tich-o-ha-noi-bi-xam-hai-tien-dau-de-di-doi-20161121223010069.htm

2014, Hà nội Mới, *Di dời các hộ dân khỏi di tích trên địa bàn Hà Nội: Còn lắm gian nan* (Relocalisation des ménages des sites historique de Hanoi: il y a encore de nombreuses difficultés) (Partie 1 : http://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Phong-su-Ky-su/698998/di-doi-cac-ho-dan-khoi-di-tich-tren-dia-ban-ha-noi-con-lam-gian-nan

Partie 2 : http://hanoimoi.com.vn/Tin-tuc/Phong-su-Ky-su/699109/di-doi-cac-ho-dan-khoi-di-tich-tren-dia-ban-ha-noi-con-lam-gian-nan-)

2015, Kinh tế Đô thị, *Khu di tích Gò Đống Thây bị lấn chiếm nghiêm trọng* (La terrain de la butte de Dong Thay a été gravement approprié) http://kinhtedothi.vn/khu-di-tich-go-dong-thay-bi-lan-chiem-nghiem-trong-14547.html

2015, Dân Việt, *Bia hơi, phở bò "bủa vây" Bảo tàng Lịch sử Quốc gia* (Bia Hoi, restaurants phở, "envahissent" le Musée National d'Histoire) https://danviet.vn/bia-hoi-pho-bo-bua-vay-bao-tang-lich-su-quoc-gia-7777620220.htm

2016, Nhân Dân, *Di chuyển các hộ dân ra khỏi di tích. Muôn vàn trở ngại* (Déplacer les ménages hors des monuments. Il y a de nombreux obstacles) https://nhandan.com.vn/tranghanoi-tin-chung/muon-van-tro-ngai-271173/

2016, Tiền Phong, *Nhà không phép "mọc" tràn lan trên đất Công viên Đống Đa* (Des maisons illegales «poussent» sur les terres du parc Đống Đa) ; https://www.tienphong.vn/nhip-song-thu-do/nha-khong-phep-moc-tran-lan-tren-dat-cong-vien-dong-da-1045083.tpo

2017, Dân Việt, *Hàng vạn m2 đất quận Đống Đa bị sử dụng sai mục đích?* https://danviet.vn/hang-van-m2-dat-quan-dong-da-bi-su-dung-sai-muc-dich-7777782870.htm

2018, Báo Xây Dựng, *Đống Đa (Hà Nội): Khu tái định cư Hoàng Cầu bỏ hoang, người dân chờ bán lại (*Dong Da (Hanoï): la zone de réinstallation de Hoang Cau a été abandonnée, les gens en attente de revente*)* https://baoxaydung.com.vn/dong-da-ha-noi-khu-tai-dinh-cu-hoang-cau-bo-hoang-nguoi-dan-cho-ban-lai-229624.html

2018, Báo Tin tức, *Hà Nội: Sáu năm sống nhờ, chạy vạy khắp nơi vì chính quyền 'bó tay' với các hộ 'nhảy dù'* (6 ans qu'ils habitent chez les autres car les autorités ne peuvent rien faire avec les ménages « tombés en parachute ») https://baotintuc.vn/van-de-quan-tam/ha-noi-sau-nam-song-nho-chay-vay-khap-noi-vi-chinh-quyen-bo-tay-voi-cac-ho-nhay-du-20181228085436639.htm

2019, Nhân dân Và Đời Sống, *Dự án cải tạo công viên hồ Ba Mẫu: 'Nghẽn' xuyên thế kỷ (!)* (Projet de rénovation du parc du lac Ba Mau: «Blocage» à travers le siècle) http://nhandaovadoisong.vn/ban-doc/du-an-cai-tao-cong-vien-ho-ba-mau-nghen-xuyen-the-ky-21631

2019, VNanet, *Dự án khu công viên hồ Ba Mẫu (Hà Nội): Sáu năm, dân không có đất ở* (Projet du parc du lac Ba Mau (Hanoi): Depuis six ans, les gens n'ont pas de terrain résidentiel) https://vnanet.vn/vi/anh/anh-thoi-su-trong-nuoc-1014/du-an-khu-cong-vien-ho-ba-mau-ha-noi-sau-nam-dan-khong-co-dat-o-3656842.html

2019, Báo Xây Dựng, *Hà Nội: Có cách nào giải quyết Dự án Công viên Văn hóa Đống Đa sau gần 2 thập kỷ vẫn "nằm trên giấy"?* (Hanoi: Y a-t-il un moyen de résoudre le projet du parc culturel de Dong Da après près de 2 décennies toujours "sur le papier"?) https://baoxaydung.com.vn/ha-noi-co-cach-nao-giai-quyet-du-an-cong-vien-van-hoa-dong-da-sau-gan-2-thap-ky-van-nam-tren-giay-254100.html

2020, Tiền phong, *Cưỡng chế thu hồi khu đất bị chiếm dụng gần 10 năm ở hồ Ba Mẫu* (Récupération des terres occupées depuis près de 10 ans au lac Ba Mau) https://www.tienphong.vn/nhip-song-thu-do/cuong-che-thu-hoi-khu-dat-bi-chiem-dung-gan-10-nam-o-ho-ba-mau-1675733.tpo

Textes de loi, décret, résolutions consultées

1983. Code 20TCXD 104, Code sur les techniques de conception des rues, routes et places urbaines

1998. Luật đất đai, Loi foncière

1991. Décret 66/HDBT, Décret sur les entrepreneurs particuliers et les entreprises à faible capital

1992. Constitution du Việt Nam

1993. Loi 24-L/CTN, Loi foncière

1994. Acte 5546/UB-QLĐT, Règlement sur l'emprise de la voirie et la planification détaillée des districts urbains et des districts ruraux

1994. Décret 60-CP et Décret 61-CP, Décret sur la propriété du logement et les droits d'usage du sol en milieu urbain et décret sur l'achat d'un bien immobilier à usage résidentiel

1995. Décret 70/BXD/QH-KT sur la protection et la conservation du vieux quartier de Hanoi

1996. Code 682/BXD-CSXD, Code national de la construction

1997. Décret 77-CP, Décret promulguant le règlement sur l'investissement sous forme de contrat de build-operate- transfer (B.O.T) s'applique à l'investissement intérieur

1998. Directive 30-CT/TW, Directive pour la mise en place d'une démocratie de base

1998. Loi 09/1998-QH10, Loi sur les plaintes et les dénonciations

1999. Loi 13/1999/QH10, Loi sur les entreprises

2002. Décision 95/2002 / QD-UB sur le "Règlement provisoire sur la rue commerciale civilisée - Assurer le maintien de l'ordre dans la rue à Hanoi".

2003. Loi 16/2003/QH11, Loi sur la construction

2003. Loi 13/2003/QH11, Loi foncière

2003. Décision 165/2003/QĐ-UBND, Planification le réseau des parkings publics et des points de stationnement jusqu'en 2020

2004. Décret 188/2004/NĐ-CP, Décret sur la méthode de détermination des prix fonciers selon les catégories de terrain

2005. Loi 60/2005/QH11, Loi sur les entreprises (révision de la loi de 1999)

2005. Décision 13/2005/QĐ-BGTVT, Décision sur les « points noirs » de la circulation sur le réseau routier

2005. Décision 06/2005/QĐ-BXD, Décision sur la validation des quotas de financement pour la planification et la construction

2005. Loi 56/2005/QH11, Loi sur le logement

2005. Décision 68/2005/QĐ-UB, pour être reconnue rue commerçante civilisée (remplacer la décision 95/2002 / QĐ-UB)

2006. Décision 227/2006/QĐ-UBND sur la gestion et l'utilisation des trottoirs et des chaussés dans la ville de Hanoi

2006. Loi 81/2006/QH11, Loi sur la résidence

2006. Décision 62/2006/QĐ-BVHTT, Décision sur la promulgation des règlements concernant la reconnaissance des « foyers culturels », des « villages culturels » et des « unités de voisinage culturelles »

2007. Décision 55/2007/QĐ-UBND "Décentralisation de la gestion de l'État sur les infrastructures urbaines selon décret 08 du Conseil populaire de la ville de Hanoi "

2007. Décision 22/2007/QĐ-BXD, Décision sur la voirie urbaine, les normes de conception

2007. Décret 29/2007/NĐ-CP, Décret sur la gestion de l'architecture urbaine

2007. Décret 78/2007/NĐ-CP, Décret sur les investissements dans les formes de buit-operate-transfert (BOT) et de buit- transfert –operate (BTO), de buit –transfert (BT)

2008. Code QCXDVN 01 :2008/BXD, Code vietnamien de la planification et de la construction

2008. Résolution 15/2008/QH12, sur l'ajustement des limites administratives de la ville de Hanoi et de certaines provinces liées

2008. Décision 90/2008/QĐ-TTg, sur la planification du développement du transport dans la capitale Hanoi jusqu'en 2020

2008. Décision 20/2008/QD-UBND interdit le commerce informel sur les trottoirs de 62 rues de Hà Nội

2008. Décision 02/2008/QĐ-UBND interdit de stationnement les véhicules sur les trottoirs de 62 rues

2009. Décret 42/2009/NĐ-CP, Décret sur la classification des zones urbaines

2009. Décisions 65, 66, 67/2009 / QD-TTg sur les mécanismes et les politiques de développement du logement pour les habitants à faible revenu dans les zones urbaines.

2009. Résolution 18/2009 / NQ-CP Concernant des politiques visant à promouvoir le développement de logements pour étudiants et de logements pour les ouvriers des zones industrielles et les personnes à faible revenu des zones urbaines

2010. Loi 30/2009/QH12, Loi d'urbanisme

2010. Décision 19/2010 / QĐ-UBND promulguant des règlements sur la gestion des systèmes d'espace vert, des parcs, des jardins de fleurs et des zoos dans la ville de Hanoi.

2010. Décision n ° 2035 / QĐ-UB approuvant l'ajustement de la planification détaillée du parc de Tuổi Trẻ de la capitale à l'échelle 1/500 en vue de devenir un centre de jeunesse de Hanoi

2013. Résolution 132 / NQ-CP sur la modification des limites administratives du district rural Từ Liêm

2013. Décision n ° 355 / QĐ-TTg 2013, sur l'ajustement de la stratégie de développement des transports à 2020, vision 2030

2014. Décision 1495/QĐ-UBND sur la planification du système de verdure, des parcs, des jardins de fleurs et des lacs dans la ville de Hanoi en 2030, vision 2050

2014. Directive 01/CT-UBND, 2014 sur « L'année de l'ordre et civilisation d'urbain »

2014. Décision 4340/QĐ-UBND sur la Concept des modèles de trottoirs urbaines à Hà Nội

2014. Circulaire n ° 63/2014 / TT-BGTVT du Ministère de transport : Règlement sur l'organisation et la gestion des activités de transport en voiture et les services d'appui au transport routier

2014. La loi logement (Luật nhà ở)

2015. Résolution 06/2015 / NQ-HDND Concernant le programme cible visant à réduire les embouteillages et à assurer la sécurité du trafic dans la ville de 2016 à 2020

2015. Décret n ° 78/2015 / ND-CP sur l'enregistrement des entreprises

2015. Décision 6649/QĐ-UBND sur planification générale de l'espace souterraine urbaine dans le centre-ville à l'horizon 2030 et vision à l'horizon 2050

2015. Décision n ° 3976 / QĐ-UBND, Concernant l'approbation du plan d'aménagement le zone GS, échelle 1/5000 dans les districts Bac Tu Liem, Nam Tu Liem, Ha Dong et Hoang Mai; Dan Phuong, Hoai Duc, Thanh Tri, Thanh Oai et Thuong Tin.

2015. Décret 100/2015 / NĐ-CP sur le développement et la gestion du logement social

2016. Décret 46/2016 / NĐ-CP Dispositions relatives à la sanction des infractions au trafic routier et ferroviaire

2017. Décision n ° 953 / QD-UBND

2017. Décision 1221 / QD-UBND sur l'approbation la liste des projets de parcs, parcs d'attractions et zones sportives de la Ville appelant à des investissements; et la liste des jardins fleuris et des terrains de jeux publics assignés aux comités populaires des arrondissements, des districts pour organiser la mise en œuvre des investissements.

2018. Résolution 15 / NQ-HDND approuvant le plan des gares routières, parkings, centres logistiques et arrêts à Hanoi jusqu'en 2030, avec une vision à l'horizon 2050.

2019. Décision 1303 / QD-UBND en 2019 sur la Concept des modèles de trottoirs urbaines à Hà Nội

2019. Décision n ° 6662 / QD-UBND approuvant la politique d'investissement d'un projet de construction système d'abribus dans la ville de Hanoï et de panneaux publicitaires sur les séparateurs des rues dans 12 quartiers urbains sous forme de partenariat public-privé.

Enquêtes et Entretiens réalisés

Quartier, lieu	Sujets	Date
Enquêtes qualitatives réalisés en 2018 principalement dans 2 quartiers Trung Hòa Nhân Chính et Mỗ Lao. Dans de nombreuses enquêtes, j'ai invité des amis qui habitent dans plusieurs quartiers à participer sur des groupes de média sociaux (Hoàng Mai, Giảng Võ, Đống Đa, Phú Lương)	L'objectif de cette enquête est de déterminer les raisons pour lesquelles les individus se déplacent à pied. Ainsi, j'essaye de savoir si la nécessité de procéder à des achats alimentaires est la seule raison qui explique le choix des habitants de se déplacer à pied. Je consacre cette étude exclusivement aux habitants de certains quartiers et villages urbains.	2018
Entretiens avec les marcheurs au quartier piétonnier Hoàn Kiếm	L'objectif est de comprendre pourquoi les gens viennent dans cette zone piétonne	10,11,12/2019 1,2/2020
Entretiens avec les marcheurs à la voie piétonnier Láng	L'objectif est de savoir pourquoi les gens marchent à la voie Láng et pourquoi le nombre de marcheur - santé dans ce quartier est moins à celui d'autres endroits.	10,11/2019
Entretiens avec les marcheurs au KDTM Ciputra	L'objectif est de savoir dans la zone urbaine qui n'ont pas d'occupation des trottoirs. Est-ce que les gens marchent plus que dans les autres quartiers ?	10,11/2019
Entretiens avec les marcheurs au pôle d'échange de bus Long Biên	L'objectif est de comprendre comment les piétons se sentent en marchant jusqu'à l'arrêt de bus. Combien de temps ils doivent marcher, qu'ils trouvent cela difficile ou dangereux, fatigant ou autrement facile ou agréable.	10,11,12/ 2019

Entretiens à l'arrêt de bus privée de KDTM Ecopark – devant l'Opéra de Hà Nội	L'objectif est de savoir pourquoi les jeunes et les travailleurs utilisent le bus privé de KĐTM	10,11,12/2019
Entretiens à KDTM Văn Phú, Ecopark, KTT Trung Tự, KDTM Mỗ Lao	L'habitude de marcher dans leur quartier	2018-2020
Entretien avec IMV	Espace piétonnier Hoàn Kiếm	01/2020

La grille des enquêtes qualitatif réalisés en 2018

Nom : …… Ages……. Sexe ……. Activité……Statut……

Question1 – En moyenne, chaque semaine, à quelle fréquence vous déplacez-vous à pied hors de chez vous ?

- Entre 0 et 2 jours dans la semaine
- Entre 3 et 4 jours dans la semaine
- Entre 5 et 6 jours dans la semaine
- Tous les jours de la semaine, voire plusieurs fois chaque jour

Question 2– Sur une journée ordinaire, combien de temps (en minutes) consacrez-vous en moyenne à vos trajets à pied ? ……..

Question 3 - Pour quelle(s) raison(s) vous déplacez-vous à pied en général ?

- Pour aller faire les courses quotidiennes (marché, petit déjeuner, etc.)
- Pour aller au travail ou au lieu d'étude (à pied uniquement)
- Pour accompagner quelqu'un (enfant à l'école, les vieux, etc.)
- Pour rendre visite à des amis, de la famille
- Pour aller prendre un café, thé glaçon etc…
- Pour faire de la "marche santé", avoir une activité physique
- Pour faire de la "marche loisir", me balader, me promener, faire du tourisme
- Pour faire la correspondance avec un autre moyen de transport (bus, moto taxi, taxi ...)
- Je ne me déplace pas à pied

Question 4- Parmi toutes les raisons évoquées en question 3, laquelle est la plus fréquente pour vous ? Combien de fois par jour ?

Question 5–Si vous marchez à pied pour avoir une activité physique, dans quel environnement ?

- Zone urbaine aménagée : Centre-ville, marché de nuit, marché d'étudiant, marché de livre, …
- Votre quartier
- Zone non-urbaine aménagée (ex : parc, parcours santé)
- Zone non urbaine non aménagée

Question 6- En général, lorsque vous vous déplacez à pied, c'est parce que :

- Vous en avez simplement envie
- C'est plus pratique, plus rapide, que les autres modes de transport dont vous disposez
- C'est plus écologique que les autres modes de transport dont vous disposez
- C'est meilleur pour la santé que les autres modes de transport dont vous disposez
- C'est plus économique que la moto ou les transports en commun
- Vous n'avez pas envie/vous craignez de prendre un autre mode de transport (la moto, bus, le vélo)
- Vous n'avez pas d'alternative (pas de moto, pas de bus à proximité, pas de vélo) sinon vous feriez volontiers autrement.
- Vous voulez profiter l'environnement urbain pour faire des courses
- Autre

Question 7 - Vous seriez prêt à vous déplacer davantage à pied si les déplacements piétons étaient :

- Plus sécurisés (par rapport aux voitures, aux motos, etc.)
- Plus d'activité de commerçants dans le trottoir
- Plus faciles pour avoir un espace suffisamment pour la marche dans le trottoir
- Plus interconnectés avec d'autres moyens de transport en commun (bus, taxi, taxi moto, etc.)
- Plus connectés à ce qui se passe autour (information en temps réel sur les travaux, les points d'intérêt aux alentours, etc.)

- Plus agréables (plus de arbres, moins de bruit, moins de pollution, moins de saleté au sol, etc.)
- Moins difficiles physiquement (parcours sans dénivelé, hauteur des trottoirs réduite, etc.)
- Je ne souhaite pas me déplacer davantage à pied

Question 8 - Si vous deviez choisir entre de vastes trottoirs arborés et dégagés et des trottoirs occupés par des petits commerces, vers quel type de trottoir votre choix se porterait-il?

- Trottoirs arborés et dégagés
- Trottoirs occupés par des petits commerces
- Autre

Pourquoi : …….

Question 9 - Dans quel environnement vous souhaitez-vous vous déplacer à pied en général ?

- Les trottoirs avec des commerçants
- Les trottoirs avec des arbres
- Parc, espace vert
- Centre commerciaux

Question 10 -Vous décrirez une journée ordinaire de déplacements

La grille des entretiens avec les marcheurs au pôle d'échange de bus Long Biên

Nom ……. Âges …… Statut ...……. Sexe…….....

Lieux d'habite (quartier) : …… Arrivé : …….

Question 1. Vous prenez le bus pour :

☐ Aller au travail/école

☐ Sortir, visiter vos amis

☐ Autre : ……

Question 2. *Après descendre du bus, quel moyen de transport que vous utilisez :*

☐ Marcher à pied

☐ Moto taxi : …….

☐ Voiture taxi

☐ Autre : …….

Question 3. Vous voyagez souvent avec le bus ? Combien de fois par semaine/ mois/ ans……Pour quelle raison ?.....

Question 4. Combien de temps vous faut-il pour marcher pour prendre le bus ou après descendre le bus ? Êtes-vous fatigué de marcher après être descendu du bus ?

Question 5. Est-ce que marcher autour de cet arrêt est facile ou dangereux ?

Sigles et abréviations

ADB	Aide publique au développement
CECR	Centre for environment and community research
GSO	General Statistics Office
IRD	Institut de Recherche pour le Développement
INPUR	Institut national de la planification urbaine et rurale
JICA	Japan International Cooperation Agency
HCMV	Hồ Chí Minh Ville
HAIDEP	Hanoi Integrated Development and Environmental Program
PCV	Parti Communiste Vietnamien
PRUD	Programme de recherche urbaine pour le développement
SIDA	Swesdish International Development Authority
TRAMOC	Le centre d'opération et de management de transport urbain à Hanoi
TRANSERCO	L'entreprise générale d'exploitation du système de bus à Hanoi
VND	Vietnam Dong (unité de monnaie vietnamienne)
VUTAP	The Vietnam Urban Transport Assistance Projet
WB	World Bank

Les abréviations utilisées dans les lois et décrets en langue vietnamienne

QĐ-UBND : Quyết Định - Ủy Ban Nhân Dân (désigne les décisions prises par les Comités populaires, principalement au niveau provincial)

NĐ-CP : Nghị Định - Chính Phủ (désigne les décrets pris par le Gouvernement vietnamien)

NQ-HDND Nghị Quyết – Hội Đồng Nhân Dân (désigne les résolutions pris par Assemblée Populaire)

QĐ-TTg : Quyết Định-Thủ Tướng chính phủ (désigne les décisions prises par le Premier ministre)

TT-BGTVT : Thông Tư - Bộ Giao Thông Vận Tải (désigne les circulaires prises par ministère de Transport)

QĐ-BXD : Quyết Định- Bộ Xây Dựng (désigne les décisions prises par ministère de Construction)

CT-UBND : Chỉ Thị- Ủy Ban Nhân Dân (désigne les directifs prises par Comité populaire)

QH : Quốc Hội (désigne les lois prises par Congrès)

Table des figures

Cartes

Carte 1-1 : Structure du quartier marchand et de la Citadelle sous la dynastie des Lê Trịnh XVIe-XVIIe siècles (source : R. Orfeuvre in Fanchette (eds), 2015) 32
Carte 1-2 : Limites du quartier français à l'ouest et au sud du lac Hoàn Kiếm en 1943 (source : Ashui.com) 35
Carte 1-3 : Plan de la ville de Hà Nội 1928 (source : Cite d'Architecture de Paris) 37
Carte 1-4 : 2ème agrandissement de la ville en 1978, Hà Nội 1978-1991(source : Association d'urbanisme VN) 44
Carte 1-5 : Implantation des quartiers d'habitat collectif dans la ville (source : E. Cerise, 2015) 45
Carte 1-6 : Le plan du réseau des tramways de Hà Nội en 1931 (source : Tim Doling, 2012)..... 47
Carte 1-7 : Localisation et forme du logement à Hà Nội (source : S.Geertman, 2002)..... 53
Carte 1-8 : Localisation des KĐTM des années 1990 et nouveaux projets (source : D. Labbé, in Fanchette (eds), 2015)..... 56
Carte 1-9 : Limite de Hà Nội après 2008 (source : C. Musil 2011)..... 57
Carte 1-10 : Le développement des KĐTM de 1994-2015. (source : C. Musil, 2016) 58

Carte 2-1 : Réduction des espaces rizicoles à Hà Nội entre 2005 et 2012 (source : Duchere, 2013) 70
Carte 2-2 : Parcs, zones et sites industriels dans les districts de Hà Nội en 2008-2009 (conception S. Fanchette, in Fanchette (eds) 2015). 71
Carte 2-3 : Densités de population en 2009 dans la province de Hà Nội au maillage communal (source GSO 2009, conception S. Fanchette, in Fanchette (eds) 2015)..... 73
Carte 2-4 : Les lacs au centre de Hà Nội 2007 (source : HAIDEP, 2007)..... 84
Carte 2-5 : La disparition des plans d'eau dans le quartier Đống Đa periode 1960-2009 (source : Ashui, 2009) 85
Carte 2-6 : Diminution des espaces en eau dans les villages urbanisés (source : Tran Nhat Kien 2010, IRD in : Fanchette (eds), 2015)..... 86
Carte 2-7 : Cinq principales rivières de drainage des districts urbains de Hà Nội (source : Tien Thanh, 2019)..... 87
Carte 2-8 : Évolution des espaces publics entre 2000 et 2010 (source : Labbé et TTH.Pham, 2018) 93
Carte 2-9 : Service areas of the three types of public space in 2010 (source : Labbe et Phạm, 2018) 94
Carte 2-10 : Localisation des espaces verts et ouverts en relation avec la densité de population dans les districts urbains période 2000-2010 (source : Labbe et Pham, 2018). 95
Carte 2-11 : Formes urbaines autour des jardins et parcs potentiellement les plus fréquentés (source : Labbe et Pham, 2018)..... 97

Carte 2-12 : Central Hà Nội: streets where vending was banned in 2008. (source : Sarah Turner and Laura Schoenberger, 2011, adapted from VietnamNet 2009). 112

Carte 3-1 : Réseau de transport à Hà Nội en 2005 (source : HAIDEP, 2007) 126
Carte 3-2 : Plan du futur réseau urbain de chemin de fer (source : Schéma Directeur de Hà Nội 2030, vision 2050)..... 132
Carte 3-3 : Les transports dans la métropole à l'horizon 2030 (source : Schéma directeur de Hà Nội 2030, vision 2050)..... 133
Carte 3- 4 : Le reseau routier de Hà Nội et ses differents gestionnaires (source : C. MUSIL, 2010, in Fanchette (eds), 2015) 135
Carte 3-5 : Zone inondable dans le corridor vert et utilisation des sols projetée dans la province de Hà Nội (source : PPJ, 2010, in Fanchette (eds) 2015) 137
Carte 3-6 : Projet de la ville écologique de Chương Mỹ en 2011 et utilisation actuelle des terres (source : VIAP et Ensa Belleville)..... 139
Carte 3-7 : Plan d'aménagement de la Ceinture verte et des Coins verts destinés à protéger le centre ville (source : Institute d'Ubanisme et Architecture de Hà Nội)..... 143
Carte 3-8 : Les projets de piétonisation du centre ville de Hà Nội (réalisation : Nguyễn Mai Huệ) 145
Carte 3-9 : Roads in Hà Nội City Covered by Bus Routes, 2005 (source : Transerco)..... 150
Carte 3-10 : Les quartiers piétonniers du centre historique de Hà Nội (source : Zing.vn, collecte : Nguyễn Mai Huệ, 2020)..... 160
Carte 3-11 : Quartier piétonnier Hoàn Kiếm et aménagement des points de parking (source : Département des transports de Hà Nội, 2016)..... 161
Carte 3-12 : Rue piétonne Trịnh Công Sơn mise en service en mai 2018 (réalisation : Nguyễn Mai Huệ)..... 163
Carte 3-13 : La voie piétonne Láng mise en service mars 2019 (réalisation : Nguyễn Mai Huệ) 164
Carte 3-14 : Les lieux d'installation des passages souterrains étudiés (réalisation Nguyễn Mai Huệ) 167

Carte 4-1 : La voie réservée pour les piétons et les bicyclettes dans la KĐTM Ciputra (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : GoogleEarth 2020) 183
Carte 4-2 : Densité du semis villageois, étalement urbain en 2014 et zones à urbaniser d'ici 2030 (source ; Cerise in : Fanchette (eds) 2015)..... 187
Carte 4-3 : Morphologie de la trame viaire du village de Triều Khúc (source Trần Nhật Kiên, 2010 in : Fanchette (eds), 2015)..... 191
Carte 4-4 : Évolution des marchés de gros et en détail (2000, 2004, 2010) (source : Nguyễn Thị Tân Lộc, conception S. Fanchette in : Fanchette (eds) 2015) 200
Carte 4- 5 : La nouvelle zone urbaine KĐTM Trung Hòa- Nhân Chính et les villages attenants Hòa Mục et Trung Kính Hạ (source : D. Labbe, in : Fanchette (eds) 2015) 204

Carte 4-6 : Localisation des xóm trọ et nhà trọ à Triều Khúc (source : Trần Nhật Kiên, in : Fanchette (eds) 2015)....214

Carte 5-1 : Les espaces publics étudiés....227
Carte 5-2 : Les constructions illégales dans le parc Tuổi Trẻ (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : Google Earth 2020)....230
Carte 5-3 : Les espaces publics de la KĐTM Trung Hòa transformés en restaurants (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : GoogleEarth : 2019)....232
Carte 5-4 : Sites soumis à une interdiction stricte de stationnement (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : Wikimapia)....237

Carte 6-1 : Les constructions illégales sur le terrain du parc Đống Đa (réalisation Nguyễn Mai Huệ, fond de carte : GoogleEarth 2018)....244

Illustrations

Illustration 1-1 : Rue Hàng Chĩnh – quartier des 36 rues (photo : Hocquard 1984-1985)....33
Illustration 1-2 : Quartier français au sud du lac Hoàn Kiếm en 1930 (auteur inconnu, source : photo documentaire, urbanist Hanoi)....34
Illustration 1-3 : Rue Paul-Bert (Tràng Tiền) en 1940, le premier trottoir de Hà Nội (photo : Harrison Forman)....38
Illustration 1-4 : Hanoi in wartime (photo : Thomas Bilhardt, source : "Hanoi 1967 -1975", the Goethe Institute, 2020)....39
Illustration 1-5 : Les abris individuels sur les trottoirs pendant la guerre (photo : Thomas Bilhardt, source : "Hanoi 1967 -1975", the Goethe Institute, 2020)....40
Illustration 1-6 : Khu tập thể GiảngVõ à Hà Nội 1989 (source : David Alan Harvey,1989)....45
Illustration 1-7 : Les bicyclettes dans une rue du centre à Hà Nội 1979 (source : Redsvn)....48
Illustration 1-8 : Une rue du centre à Hà Nội 1979 (source : Redsvn)....49
Illustration 1-9 : Hà Nội 1992 rue Hàng Đậu, (source : Dương Minh Long)....50
Illustration 1-10 : KĐTM Mỗ Lao (photo : Nguyễn Mai Huệ, 2019)....54
Illustration 1-11 : Les KĐTM Trung Hòa Nhân chính et les villages urbanisés entre 2002 et 2019 (source : Google Earth)....61
Illustration 1-12 : Vue aérienne de la KĐTM Mỗ Lao dans l'arrondissement de Hà Đông à l'Ouest de Hà Nội (source : Hoàng Hà, Huy Nguyễn, 2016)....62
Illustration 1-13 : Vue aérienne de la KĐTM Mễ Trì dans l'arrondissement de Nam Từ Liêm à l'Ouest de Hà Nội (source : Hoàng Hà, Huy Nguyễn, 2016)....62
Illustration 1-14 : Vue aérienne de la KĐTM Park city dans l'arrondissement de Hà Đông à l'Ouest de Hà Nội (source : Hoàng Hà, Huy Nguyễn, 2016)....63
Illustration 1-15 : Vue aérienne de la KĐTM Linh Đàm dans l'arrondissement de Hoàng Mai (source : VNexpress.net, 2017)....63

Illustration 2-1 : Schéma de la maison tube (source Bureau du Vieux Quartier, in Fanchette (eds), 2015) 78
Illustration 2-2 : Occupation d'une villa par des familles paysannes à l'époque collectiviste (source L. Pandolfi, 2001 et dans (Fanchette eds, 2015) 80
Illustration 2-3 : Densification des logements collectifs (source : Cerise, 2001, in Fanchette (eds), 2015) 81
Illustration 2-4 : Transformation d'une parcelle villageoise entre 2000 et 2009 (source : Trần Nhật Kiên, 2010 ; in Fanchette (eds), 2015) 82
Illustration 2-5 : La pollution du lac Linh Quang, district Đống Đa (source : CECR, 2015) 89
Illustration 2-6 : Le parc Thanh Xuân du district Thanh Xuan. (source : Vietnamnet, 2018) 97
Illustration 2-7 : Parking sur trottoir dans la KĐTM Trung Hòa (photo Nguyễn Mai Huệ, 2019) 109
Illustration 2-8 : Stationnement de véhicules dans un espace publics du KTT Trung Tự (photo : Nguyễn Mai Huệ, 2019) 109
Illustration 2-9 : Rue Lê Trọng Tấn en 2016 (source : Tuoi Tre, 2016) 118
Illustration 2-10 : Rue Đình Thôn en 2019 (source : Vietnamoi, 2019) 118

Illustration 3-1 : Les autres véhicules empruntent la voie BRT (source : Tiến Tuấn, 2018) 152
Illustration 3-2 : Performance musicale sans public dans la rue piétonne Trịnh Công Sơn un an après la mise en service (photo : journal Lao Động, 2019) 162
Illustration 3-3 : Voie piétonne et cyclable Láng (Photo : Ngoc Thanh Vnexpress, 2019) 164
Illustration 3-4 : L'espace piétonnier Thái Hà (source : journal Lao Đông, 2020) 165
Illustration 3-5 : Passerelle piétonne Giải Phóng à midi (photo : Minh Son, journal Hà Nộimoi, 2019) 169
Illustration 3-6 : L'espace public de la passerelle de l'Académie populaire de Sécurité (photo : Quý Nguyễn, 2019) 170
Illustration 3-7 : Rythmes urbains et appropriations de la ruelle 246 Xô Viết Nghệ Tĩnh (district de Bình Thạnh) à l'echelle d'une journee (source et réalisation : Gibert 2011) 171
Illustration 3-8 : Les commerces privatisent les trottoirs d'une rue du centre historique (photo : Phú Quang, Vietnamplus, 2018) 173
Illustration 3-9 : Les vendeurs ambulants dans une rue de KĐTM Mỗ Lao à midi (photo Nguyễn Mai Huệ, 2020) 174

Illustration 4-1 : Publicité pour la KĐTM Ecopark (source : Ecopark) 179
Illustration 4-2 : La voie réservée pour les piétons et les bicyclettes dans la KĐTM Ciputra (photos Nguyễn Mai Huệ) 182
Illustration 4-3 : Les enfants attendent les bus de l'école à 7 heures devant les tours de Mulberry Lane-KĐTM Mỗ Lao (photo Nguyễn Mai Huệ) 185

Illustration 4-4 : Les structures des villages traditionnel au Nord du Vietnam (sources : Pham Hung Cuong, 2017) 186
Illustration 4-5 : Organisation administrative du territoire 188
Illustration 4-6 : Les parcelles sont divisées en plusieurs morceaux à vendre aux migrants (source : Trần Nhật Kiên, 2010, in : Fanchette (eds), 2015) 190
Illustration 4-7 : Maison culturelle de l'unité de voisinage 34 du phường Trung Hòa (photo Nguyễn Mai Huệ 2019) 197
Illustration 4-8 : L'association des femmes du Mulberry Lane fait le rapport le 20 chaque mois (photo Nguyễn Mai Huệ 2019) 198
Illustration 4-9 : La porte d'entrée de la KĐTM Ciputra (source : Ciputra) 206
Illustration 4-10 : Une fête des familles dans le couloir 33eme étage de bâtiment Victoria - KĐTM Văn Phú, Hà Đông (photo Nguyễn Mai Huệ 2018) 208
Illustration 4-11 : Group de danse au rez-de-chaussée des 5 bâtiments de 27 étages Mulberry Lane (haut standing) - KĐTM Mỗ Lao (photo Nguyễn Mai Huệ, 2019) 209
Illustration 4-12 : Échoppes de thé sur les trottoirs du quartier « moderne » Mỗ Lao (photo Nguyễn Mai Huệ, 2018) 209
Illustration 4-13 : Petits commerces dans le couloir d'un immeuble collectif KĐTM Nam Trung Yên (source : journal Nhandan, 2012) 210
Illustration 4-14 : Les restaurants utilisent l'espace des escaliers de l'immeuble ND6 – KĐTM Trung Hòa Nhân Chính (source : Dantri, 2017) 211
Illustration 4-15 : Le marché spontané dans la KĐTM Trung Hòa-Nhân Chính 2018 (photo Nguyễn Mai Huệ) 212
Illustration 4-16 : La barrière de la ruelle 31/12 de la rue Phan Đình Giót -Thanh Xuân pour empêcher les véhicules motorisés de passer aux heures de pointe (photo : journal Tienphong, 2019) 216

Illustration 5-1 : Péninsule Hoàng Cầu 2019 (photo : Dantri, 2019) 231
Illustration 5-2 : Deux parcelles de terrain destinées à l'espace public sont devenus des centaines de maisons-tubes (photo Nguyễn Mai Huệ, 2018) 233

Illustration 6-1 : Lac Ba Mẫu (source : Zing.vn, 2017) 246
Illustration 6-2 : Les champs de légumes frais sur le terrain du parc Trung Văn (photo de l'auteur, 2019) 249

Graphique

Graphique 2-1 : Evolution du nombre de véhicules de Hà Nội 2007-2018 (source : Institut national de la planification urbaine et rurale, 2019) 106
Graphique 2-2 : Evolution du nombre de motos de Hà Nội, période 2007-2018 (source : Institut national de la planification urbaine et rurale, 2019 106

Graphique 2-3 : Evolution du nombre d'automobiles de Hà Nội, période 2007-2018 (source : Institut national de la planification urbaine et rurale, 2019) 107
Graphique 2-4 : Superficie et nombre de points de stationnement dans 12 arrondissements de Hà Nội en 2018 (Source : Le rapport de gestion du système des parkings, INPUR, 2019) 108

Tableaux

Tableau 1-1 : Entreprises de construction et de consultants en immobilier à Hà Nội, 1996-2000 (source : S. Geetman, 2002) 54
Tableau 1-2 : Nombre de projets de KĐTM (source : Labbé et Musil, 2017) 55
Tableau 2- 1 : Croissance démographique de Hà Nội 1999-2019 (source : Bureau de Statistique Générale du Vietnam 2009,2019) 73
Tableau 2-2 : La réduction des espaces d'eau dans 6 arrondissements du centre ville, période 2010-2015 (source : CECR, 2015) 85
Tableau 2-3 : Situation des parcs et jardins fleuris dans 10 arrondissements en 2014 (source : Planification des espaces verts et espaces d'eau de Hà Nội 2030) 92
Tableau 2-4 : Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement, la journée précédant celle du passage de l'enquêteur, selon le sexe et la ville (%) (source : PRUD, 2008) 99
Tableau 2-5 : Les déplacements domicile-travail à Hà Nội et Hồ Chí Minh ville (source : GUBRY Patrick, TRẦN Quốc Huy, PHẠM Thị Thanh Hiền, 2008). 100
Tableau 2-6 : Répartition des éleves selon le moyen de transport pour se rendre à l'école, le sexe et la ville (%) (source : PRUD, 2008) 102
Tableau 2-7 : Répartition des élèves âgés de 6 ans ou plus selon la zone de résidence, la distance parcourue et le temps pour aller à l'école, par sexe et ville (source : PRUD, 2008). 103
Tableau 2-8 : Nombre de véhicules à Hà Nội par types, période 2007-2018 (source : Police municipale Hà Nội, 2018) 105
Tableau 2-9 : La part modale du transport 2018 dans tous les zones la ville de Hà Nội. (source : Planification des transports 2030 - Quy hoạch GTVT 2030 - Dự án phát triển giao thông đô thị Hà Nội) 105
Tableau 2-10 : Caractéristiques de la demande de stationnement et de l'infrastructure de stationnement des zones urbaines de la ville de Hà Nội 2018 (source : INPUR, 2019 ; traduction par Nguyễn Mai Huệ) 110

Tableau 3- 1 : Longueur des reseaux routiers de Hà Nội (source : Département des transports de Hà Nội, 2018) 126
Tableau 3-2 : Superficie de la voirie dans les arrondissements (source : Département des transports de Hà Nội, 2018) 127
Tableau 3-3 : Situation des trottoirs dans les zones urbaines de Hà Nội en 2007 (source : HAIDEP, 2007) 128

Tableau 3-4 : Règlements sur l'aménagement des voies urbaines dans les nouvelles zones urbaines (QCXDVN 01: 2008/BXD).....129
Tableau 3-5 : Situation en 2014 des parcs et jardin fleuris par rapport aux objectifs 2030 (source : Synthesis Complementary Report to the Hà Nội Greenery Planning, HealthBridge 2014) 141
Tableau 3-6 : Amélioration du service de bus de Hà Nội 2011-2019 (source : Département de Transport de Hà Nội, collecte : Nguyễn Mai Huệ).....151
Tableau 3-7 : Part du transport public et privé dans les déplacements quotidiens des Hanoiens en 2018 (source : Département de transport de Hà Nội, 2019).....152

Tableau 4- 1 : Normes nationales sur les nouvelles communes rurales au cours de la période 2016-2020, Urbanisation et infrastructure sociale – économique 219

Encadrés

Encadré 1- 1 : La période d'économie subventionnée (thời bao cấp).....42

Encadré 4-1 : Unité résidentielle (selon Ministère de Construction, 2008, traduction par : Nguyễn Mai Huệ).....181
Encadré 4- 2 : Espace public des villages traditionnels au Vietnam 195

Encadré 6- 1 : Le village vietnamien, un territoire autonome ? (source : Duchère, 2019) 255
Encadré 6- 2 : Tình Cảm (Affection) (Nguyễn Mai Huệ, 2020) 257

Table des matières

INTRODUCTION 5

PARTIE 1.TENSION ENTRE LA RÉALITÉ DES PIÉTONS ET LE MODÈLE D'UNE VILLE QUI NE LEUR DONNE PLUS DE PLACE 29

CHAPITRE 1.COMMENT LA POLITIQUE URBAINE DEPUIS L'ÉPOQUE POST- ĐỔI MỚI LIMITE L'ACCÈS DES PIÉTONS 31

1.1. Hà Nội, une ville deltaïque millénaire très densément peuplée 31

1.1.1. Hà Nội, une ville composée en partie de villages 31

1.1.2. L'espace piéton urbain de Hà Nội : la naissance du trottoir 32

1.1.3. L'urbanisation de guerre et le développement des moyens de transport : 1954- 1975 38

1.2. De la ville socialiste à la métropole régionale 41

1.2.1. Collectivisme et politique anti-urbaine des autorités de Hà Nội 41

1.2.2. Les transports pendant la période collectiviste (1954-1986) 46

1.2.3. Multiples transformations de Hà Nội au début de la période d'ouverture économique 49

1.3.Fabrique urbaine et désengagement étatique ne laissent pas de place pour les piétons 50

1.3.1. Fabrique urbaine par le secteur privé et l'auto-construction depuis le post Đổi Mới 51

1.3.2. La place des déplacements piétons dans l'urbanisme de projets 60

CHAPITRE 2 : « CIVILISATION URBAINE » ET CROISSANCE URBAINE : DU DISCOURS À LA PRATIQUE 67

2.1. La « civilisation urbaine » au risque de la croissance démographique 67

2.1.1. L'édification d'une ville « civilisée » et « moderne » comme projet politique et économique 67

2.1.2. Croissance urbaine et réduction des espaces piétonniers 72

2.1.3. Les externalités négatives de la croissance urbaine sur les espaces lacustres et de détente/promenade 83

2.2. Nuisances urbaines et déplacements intra-urbains : bilan et perspectives 99

2.2.1. Impact des déplacements motorisés sur l'espace piétonnier urbain à Hà Nội 99

2.2.2. De la nécessité de promouvoir la marche à pied 111

PARTIE II : LA PIÉTONISATION À L'ÉPREUVE DE L'ÉCONOMIE POLITIQUE URBAINE 121

CHAPITRE 3 : LA PIÉTONNISATION COMME UN ÉLÉMENT MODERNISATEUR DE LA VILLE. L'EMPRUNT D'UN MODÈLE MIS À L'ÉPREUVE DE LA RÉALITÉ 123

3.1. Les espaces piétonniers à l'intersection des projets pour l'édification d'une ville « civilisée» et « durable » 123

3.1.1. Les espaces piétonniers dans le plan de modernisation de la ville par ses infrastructures 124

3.1.2. La place de l'espace public piétonnier dans le plan d'aménagement d'une ville durable - Schéma directeur de Hà Nội 2030 vision 2050 136

3.1.3. L'espace piétonnier dans les projets de piétonnisation du centre ville de Hà Nội 144

3.2. Piétonnisation urbaine et prise en compte progressive des enjeux pour la marche à pied 149

3.2.1. La modernisation des réseaux de transport – mise à l'épreuve de la réalité 149

3.2.2. Les enjeux de l'application des politiques de piétonnisation de la ville 158

CHAPITRE 4: POURQUOI LE DÉVELOPPEMENT D'ESPACES PIÉTONNIERS À HÀ NỘI CONSTITUE-T-IL UN DÉFI SOCIO-SPATIAL ? 179

4.1. Évolution des espaces piétonniers face au changement de la forme urbaine et aux appropriations citadines 179

4.1.1. L'espace piétonnier dans les KĐTM 179

4.1.2. Le réseau viaire du village de Hà Nội et sa connectivité avec la ville 185

4.1.3. Les nouveaux espaces publics piétonniers : du concept de la ville aux pratiques des citadins 194

4.2. Changements sociaux et modifications du rapport aux espaces publics piétonniers 203

4.2.1. Changements sociaux et nouveaux modes de vie dans les nouvelles zones urbaines : vers une vie « moderne » 203

4.2.2. Les villages urbains face aux restructurations socio-spatiales 212

PARTIE III : LA PRODUCTION DES ESPACES PIÉTONNIERS A HÀ NỘI : ENTRE TÂTONNEMENT ET GOUVERNANCE AUTORITAIRE 223

CHAPITRE 5 : GESTION DE L'ESPACE PIÉTONNIER ET FLEXIBILITÉ POLITIQUE 225

5.1. Projets urbains privés et manipulations autour de l'espace public 225

5.1.1. La planification des espaces publics piétonniers et leur réalisation 225

5.1.2. Les espaces publics et leur traitement par les investisseurs privés 227

5.2.Gouvernance et enjeux du contrôle de l'usage d'espaces piétonniers 235

5.2.1. Gouvernance à géométrie variable en fonction des quartiers 235

5.2.2. Un rapport oblique aux règles et une application du règlement au cas par cas 238

5.2.3. La décentralisation de la gestion de l'espace des trottoirs et de ses rentes 239

CHAPITRE 6 : LA RELATION SOCIALE DANS L'USAGE DES ESPACES PUBLICS 243
6.1. Appropriation, transformation et privatisation des espaces publics par les habitants 243
6.1.1. Appropriation de terrain dans les grands parcs de la ville 243
6.1.2. Utilisation temporaire des terrains publics 247
6.1.3. Privatisation les espaces publics đình, chùa (temples, pagodes) par les habitants 250
6.2.Le partage entre acteurs au sujet de l'usage de l'espace public 252
6.2.1. La relation sociale « quan hệ » dans l'usage de l'espace public piétonnier 252
6.2.2. Tình cảm (affection) et thông cảm (empathie) : deux valeurs essentielles pour comprendre la société urbaine vietnamienne 255

CONCLUSION GÉNÉRALE 261
Bibliographie 269
Enquêtes et Entretiens réalisés 301
Sigles et abréviations 307
Table des figures 309
Table des matières 317