

2

Voirie et recompositions urbaines à Hanoi

Emmanuel CERISE
René DE MAXIMY

Ville et projets : tendances

Une ville en mouvement

Hanoi, ville millénaire, est une ville neuve. Cet apparent paradoxe n'est que le reflet d'un bouleversement qui en quelques années a fait passer la capitale du Viêt-nam, d'une ville modeste à une métropole en rapide expansion. Voici un exposé rapide autant que succinct de l'évolution de la métropole du Nord Viêt-nam que depuis plusieurs années observent un architecte s'intéressant à son architecture et à ses quartiers et un chercheur géographe urbaniste qui y a effectué diverses missions depuis l'ouverture du pays à l'économie de marché (1986). Ces observations se fondent sur un travail minutieux de collectes *in situ* de données, étayé par des interviews nombreuses tant de simples citoyens promoteurs ou usagers que d'investisseurs, de responsables et de professionnels des questions d'aménagement urbain. Les données collectées sont confrontées à d'autres sources, archives et publications, complétées de données censitaires disponibles, affinées et remaniées par des passages répétés et périodiques sur le terrain. Des études sectorielles d'étudiants en architecture ont été également consultées. Il ne s'agit donc pas ici de résultats d'enquêtes lourdes et incertaines, mais d'analyses nourries d'une bonne connaissance de la ville parcourue et re-parcourue à pied, à bicyclette ou à

motocyclette qui est désormais le moyen de circulation le mieux adapté pour tout Hanoïen en ce début du XXI^e siècle.

Outre cette évolution architecturale et urbanistique de la ville, une compréhension des motivations qui animent les acteurs particuliers et officiels de la conservation et des transformations qui constituent les deux volets de la maîtrise de la croissance d'Hanoï est ici également abordée. La ville est en effet confrontée à des problèmes majeurs et très actuels : respect du patrimoine architectural et urbanistique, notamment le bâti et les modes de composition urbaine ; prise en compte des us traditionnels, toujours très vivaces, des citadins anciens ou nouvellement arrivés ; amélioration des conditions de vie du plus grand nombre, logement et appropriation par l'usage des espaces publics ; maîtrise de la croissance et apparition d'extensions faisant d'Hanoï le chef-lieu d'une région urbaine au dynamisme étonnant. C'est essentiellement la manière dont les Hanoïens ont adapté la façon culturelle d'organiser leur habitat et l'usage des espaces publics proches de leurs lieux de vie, qui est significative. Le pouvoir politique doit composer avec cette donne bien ancrée dans les mœurs. On voit ainsi à l'œuvre une approche très pragmatique où les forces sociales, économiques et politiques se combinent et s'harmonisent par concessions mutuelles.

Afin de saisir concrètement l'esprit pratique qui s'accommode de ces aspects apparemment antinomiques où le capitalisme de marché se rencontre avec une politique fondée sur une idéologie communiste officiellement revendiquée et une tradition encore très vivace, l'exemple d'un axe historique en pleine mutation et transformation est plus précisément étudié. Cet axe en limite méridionale du « centre historique » et de la ville coloniale d'une part, des espaces construits ou en cours d'urbanisation de la ville post-coloniale et des nouveaux quartiers en extension rapide d'autre part, offre à l'analyse nombre de situations témoignant de l'affrontement des forces sociétales à l'œuvre à Hanoï, dont l'urbanisme conquérant s'appuie sur un dynamisme effervescent.

Il ne s'agit, ici, que d'exposer un échantillon significatif de questions qui se posent à Hanoï. Aujourd'hui où la ville en mal de problématique clairement précisée doit réadapter la législation foncière, régler la circulation motorisée, de plus en plus soumise au diktat des initiatives individuelles et d'un usage mal codifié de l'espace urbanisé, se fait sentir également une concertation avisée entre les responsables de la ville et la multitude des initiatives individuelles.

Hanoï, ville millénaire

Hanoï a été façonnée par les dix derniers siècles dont les cent vingt dernières années ont apporté, avec la présence française, les plus amples bouleversements. Ainsi de la citadelle, cité impériale enclose dans ses murs, et du quartier des marchands qui la joutait à l'arrivée conquérante des Français, le deuxième s'est

maintenu, tandis que la première, symbole d'un pouvoir renversé, a fait place à un quartier militaire et administratif. Car contrairement aux usages de tant de conquérants ou de révolutionnaires, les Vietnamiens ont su estimer, assimiler et conserver les témoins architecturaux et un mode de composition urbaine apportés par leurs envahisseurs. De cette longue histoire, certains signes imprègnent ce qui reste de la vieille ville. Ils sont toujours saisissables, mais pas nécessairement là où on les attend. Certes on y voit encore des monuments qui témoignent par leur architecture et par l'histoire très particulière de chacun d'eux, architecture et histoire qui sont l'expression sauvegardée des rôles qu'elles eurent en d'autres temps. Il y a aussi ces très anciennes fondations retrouvées dernièrement au centre de la citadelle démantelée par les Français à la fin du XIX^e siècle.

Cependant ce ne sont pas ces témoignages qui méritent ici notre attention. En revanche ces mille années ont permis d'élaborer un art de vivre au quotidien les travaux et les jours. Ceux-ci perdurent comme des sédiments sans cesse remaniés portant en eux la richesse des éléments qui les ont construits et les composent intimement. Leur dimension culturelle est ancrée dans les mœurs des Hanoïens, au point de se transporter avec eux dans les extensions actuelles. Ce phénomène n'est évidemment pas le propre de la seule ville d'Hanoi, mais prendre en considération sa place et sa signification permet de mieux apprécier les capacités d'appropriation de l'usage de l'espace urbain, reflet d'une intégration assurée par les populations de chaque cité considérée. Ce sera ce que donnent à voir la rue et les constructions qui la bordent, qui en seront le premier indicateur.

Bien des villes d'Asie du Sud-Est ont maintenu une organisation où chaque commerce, chaque artisanat a ses rues affectées. Il s'agit d'une situation fondamentale ; expression d'une permanence culturelle citadine qui rattache les usages actuels à un passé toujours accepté.

Mais au-delà de cette dimension organisationnelle et socialement structurée, la rue nous enseigne bien autre chose. Ainsi, plus à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville, la première image que l'on a en se promenant dans les rues, notamment dans celles des quartiers populeux, est l'usage qui en est fait. La majorité des espaces publics ouverts qui s'insèrent dans les constructions et se caractérisent par une chaussée plus ou moins bien revêtue et, sauf pour les ruelles et les impasses, par des trottoirs, y sont accaparés par les habitants et leurs activités. D'une heure après l'aube jusqu'à quatre heures après la tombée du jour, leur usage varie selon les moments de la journée. La présence des gens y est néanmoins permanente et intégrale. Elle ne se limite pas aux espaces équipés pour le fonctionnement de la ville et la sécurité des piétons, les habitants et les passants accaparent également la chaussée linéaire et les carrefours. D'ailleurs les personnes y sont alternativement à pied, à bicyclette ou à motocyclette. C'est une population « centaure »¹ lorsqu'elle se déplace, qui tolère

¹ Être moitié homme, moitié cheval, que la légende faisait vivre en Thessalie, région de la Grèce antique, le centaure incarnait la puissance du guerrier et la vélocité du cheval. Il semble qu'une motocyclette a été greffée au Hanoïen des temps actuels qui ne peut plus faire vingt pas sans enfourcher sa monture pétaradante.

les voitures à condition que celles-ci sachent rester discrètes. En ce début du XXI^e siècle, les deux-roues sont les bottes de sept lieues de la légende. Ils constituent le prolongement des citadins au point qu'aux heures ouvrables ils stationnent sur les trottoirs alors impraticables aux piétons dans les rues étroites, et qu'ils passent la nuit dans les ateliers, les boutiques, les salles de restaurant ou dans les salons.

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

Divers témoignages recueillis viennent confirmer ces usages observés, en expliquer les permanences, en justifier la maintenance. Ainsi, au dire des habitants qui nous ont accueillis dans leur intimité familiale et qui, parfois bien connus, parfois rencontrés le temps d'un moment de sympathie, nous ont fait l'amitié de converser longuement avec nous, certaines habitudes villageoises se sont fortement maintenues à Hanoi, en se soumettant à ses contraintes factuelles cependant. Car cette ville, croissant sans cesse, se peuple de paysans qu'elle a toujours attirés au gré des circonstances dont celles du XX^e siècle furent les plus dramatiques, singulièrement celles de la guerre multiforme de 50 ans², qui a donné naissance au Viêt-nam actuel, et dont les séquelles demeurent fortes, bien que depuis une

² À partir de 1940, occupation japonaise ; 1946-54, guerre d'Indochine ; 1964-75, guerre du Viêt-nam ; 1978-1979, conflit avec le Cambodge ; 1979, conflit armé avec la Chine ; enfin 1991, accord de paix avec le Cambodge et normalisation des relations avec la Chine.

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

Celles-ci sont un phénomène de société qui n'est pas sans conséquences sur la vie urbaine et la croissance spatiale de la capitale où il n'y a de famille qui n'ait sa motocyclette ou, trop pauvre, sa bicyclette. Devenue désormais un outil de première nécessité, elle permet tous les déplacements : se rendre au travail ou directement travailler avec, se ravitailler en toutes sortes de produits, se divertir, pouvoir s'installer en périphérie où le logement est meilleur marché. Dès lors, on peut vendre un logement situé au centre de la ville, mais jugé obsolète et à coup sûr trop étroit, où vivent une ou plusieurs familles, toutes générations confondues, pour acheter avec le capital ainsi libéré un logement deux à trois fois plus spacieux, mieux équipé, plus moderne et plus facile à entretenir³. En contrepartie, il se situe à plusieurs kilomètres de là, voire hors des limites urbaines. Cette migration intra-urbaine participe ainsi au desserrement des quartiers anciens, ce qui facilite leur rénovation, parfois brutale, suite à cette libération et à un autre usage plus lucratif des espaces où les habitations anciennes une fois restaurées ou rénovées sont affectées à de nouvelles fonctions.

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

³ Dans les quartiers populaires mais commercialement attractifs du vieux Hanoi notamment.

de la rue décrits précédemment et ont été délibérément aménagés. S'ils se rencontrent en des quartiers auto-promus par des Hanoïens en quête de lieux d'habitat et astreints à s'installer sans l'aval d'une autorisation municipale formelle, ils sont néanmoins usuellement les fruits de négociations.

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

Le quartier des « 36 rues », témoin du vieil Hanoi, et tant de maisons, rues et ruelles construites aux temps coloniaux et qui, pendant un demi-siècle après le départ des Français, colonisèrent de nouveaux terrains précédemment agricoles pour faire face à une croissance urbaine irrésistible, offrent désormais peu ou prou ces caractéristiques que nous qualifions de culturelles et morales. C'est, avec les quartiers plus richement établis et plus amplement agencés que suscita en son temps la présence française, l'un des aspects que l'on retiendra du rôle sociétal de la ville du XX^e siècle. On notera également sa mise en balance avec un nouveau rôle qui s'annonce avec la construction de la ville qui s'esquisse actuellement.

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

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

ces choix qu'elles renforcent notablement. Même si les fréquentations changent, on recherche son semblable, on choisit différemment ses amis, le poids de la famille s'estompe.

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

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

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

Ville ancienne modifiée et refaçonnée, entretenue et élargie

Avant 1954

En 1954, au départ des Français, la ville de Hanoi compte quelque 380 000 habitants qui vivent sur 1 300 hectares. Elle comprend trois types de quartiers.

Le plus ancien a été primitivement divisé en 36 rues : « à la fin du XV^e siècle, Hanoi fut redistribuée en 36 rues et corporations qui forment toujours le cœur de la

capitale »⁴. C'est un triangle dont le sommet septentrional se situe au nord du pont Long Biên. Il est bordé à l'est par la digue qui longe et contient le Fleuve Rouge (Sông Hồng) ; à l'ouest par la ligne de chemin de fer et, plus précisément, par les limites de l'ancienne citadelle ; au sud par la rue Hang Bông, prolongée en rues Hang Gai, puis Cau Gô. C'est un quartier commerçant et de résidents, bien intégré à la vie urbaine, peuplé de Vietnamiens de toute condition et animé d'une multitude d'ateliers, boutiques, échoppes et services aux particuliers. Les habitants s'en sont intimement appropriés l'usage, y compris celui des espaces publics dont ils usent d'une façon très libre et très présente.

À l'ouest, construit par les Français sur l'emplacement de l'ancienne citadelle, se rencontre un quartier à fonction administrative et militaire se prolongeant vers l'ouest par un grand parc urbain. Sur un espace très aéré, il se partage entre un secteur militaire formant un ensemble fermé et, les joutant, de grands édifices publics construits pour accueillir des administrations d'intérêt général. On y trouve le palais présidentiel, le siège du Parti communiste, des ministères, l'Assemblée nationale et de nombreux immeubles occupés par des administrations centrales. En outre, de belles villas coloniales de style « art déco » et moderniste sont le siège de plusieurs ambassades. C'est un quartier identique au quartier des Français. Les Vietnamiens, apparemment pour deux raisons, l'ont entretenu : par besoin immédiat de ces équipements renforcé par une reconquête de leur bien et, non sans controverse, par décision de s'approprier la ville coloniale qu'ils considèrent aujourd'hui comme un joyau urbain de leur patrimoine. Cette démarche est indubitablement beaucoup plus intelligente que le furent les comportements qui, impulsés par Mao, détruisirent une grande partie de ce qui était encore debout des remparts et portes du vieux Pékin lors de la Révolution culturelle. Cette partie du quartier des Français, apparaît comme un avatar national de la cité impériale qu'autrefois devait être la citadelle.

Le quartier des Français où « l'on inscrit la puissance coloniale dans la pierre » (Papin, 2001) se prolonge au sud immédiat sur le même mode de composition spatiale. S'y trouvent aussi quelques ministères et surtout des administrations centrales occupant les immeubles officiels construits par les Français. De même s'y rencontrent de belles demeures coloniales avec jardin, dont certaines sont devenues le siège d'ambassades étrangères. La similitude avec le quartier précédent se poursuit avec le maintien des fonctions d'ancien régime : la grande Poste, la Mairie devenu Comité populaire, des écoles qui s'élèvent dans le premier quartier administratif créé par les Français, entre le lac Hoan Kiêm et le fleuve. De l'autre côté et au sud de ce lac se prolonge ce quartier tracé de larges avenues qui n'accueillent que de très rares ateliers d'artisans et boutiques de commerçants. En son temps, la colonisation française a voulu marquer la présence de la France par le tracé et la construction de larges avenues se coupant

⁴ Le propos est de Le Ba Thao (1997, p. 300). Pour les données sur la partie ancienne de la ville de Hanoi, nous nous référons surtout au Docteur Hocquard (1999), édition présentée et annotée par Philippe Papin de l'École française d'Extrême-Orient. Nous avons aussi utilisé divers plans publiés dans un numéro spécial des Cahiers de l'IPRAUS (Clément *et al.*, 2001).

orthogonalement, bordées de somptueuses villas et d'impressionnants immeubles de facture architecturale de qualité et à vocation publique. Les logements sociaux n'entrèrent pas dans cette politique de grandeur.

Cet ensemble urbain si caractéristique s'appuyant sur le lac Hoan Kiêm, s'épaissit d'un côté jusqu'à la digue du Fleuve Rouge, de l'autre jusqu'à la voie ferrée. Il se prolonge plus au sud selon le même mode rigoureux de rues orthogonales. Il s'accompagne de quelques lotissements construits initialement pour loger les fonctionnaires de la colonie. C'est la représentation d'une idée de ville sous les tropiques qui, bien que, ou peut-être parce que, s'inspirant d'un empire républicain et français, demeure une référence d'équilibre et de bon goût pour l'intelligentsia et les autorités municipales d'Hanoi⁵.

La limite sud de la ville d'alors s'appuie sur les actuelles voies Dai Cô Viêt et Trần Khât Chân, aboutissement d'une route construite sur digue à son entrée en ville, joignant Son Tây à la capitale. Dès le temps de la colonisation française, les voies d'entrée et de sortie d'Hanoi étaient occupées par de très nombreuses maisons où se logeait une foule d'habitants vietnamiens ayant leurs occupations dans la capitale.

Entre 1954 et 1986

C'est une époque où le Viêt-nam a vécu une longue période de guerre et d'isolement qui a justifié une économie tournée vers l'Union soviétique, puissance tutélaire avec laquelle les échanges furent constants, mais qui a dû également fonder ses approvisionnements notamment alimentaires sur une économie socialiste fortement autarcique. Dès ce moment, Hanoi une fois de plus dans son histoire, libérée d'une présence étrangère insupportable, s'est évertué à construire la capitale d'un nouveau pays. Aussi le gouvernement ne s'est-il pas contenté de récupérer le patrimoine construit sous la présence française, car il devait faire face à une très forte pénurie de logements. Les circonstances l'ont amené à s'inspirer du modèle soviétique en cette matière. C'est ainsi que fut entreprise la construction des KTT, lotissements d'habitat collectif en bande, généralement de trois à quatre niveaux, regroupés en de vastes ensembles ; cet habitat est largement répandu à Hanoi⁷. Sa mise en œuvre est intéressante. Elle fut l'occasion de délaisser l'emploi de matériaux traditionnels pour passer à du préfabriqué en béton armé. De faible hauteur, construit autour d'équipements collectifs de base implantés en leur centre et pratiquement toujours situés à proximité d'un village de la proche périphérie, il a

⁵ Nos discussions, lors de rencontres informelles, donc non protocolaires, avec plusieurs hauts fonctionnaires et avec des professeurs vietnamiens d'université, nous ont convaincus de cela. Le cahier de l'IPRAUS publié en 2001 sur Hanoi, lors de l'exposition réalisée par l'Institut français d'architecture, le corrobore également.

⁶ Le Renouveau, *Doi Moi*, a été proclamé en 1986, mais sa véritable mise en œuvre commence au début des années 1990.

⁷ Ce genre d'habitat n'est d'ailleurs pas une marque spécifique des pays socialistes, comme on le sait.

une dimension humainement acceptable et lors de sa création a représenté une sérieuse amélioration des conditions de vie des citoyens ainsi logés ou relogés.

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

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

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

L'extension de Hanoi, après 1986

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

immeubles et d'avoir des activités artisanales ou marchandes occupant une partie de l'espace public à usage collectif, les font oublier.

C'est ce que révèle également la localisation des marchés permanents d'Hanoi. Les uns sont couverts et construits par la municipalité, les autres sont en plein air et squattent généralement une rue ou un croisement de rues qu'ils interdisent à toute circulation autre qu'aux véhicules à deux-roues, tolérés, et qui ne vont pas plus vite que les piétons. La représentation de l'ensemble de ces marchés donne une image parlante de l'enchevêtrement des divers types d'occupation des espaces urbanisés. Les uns sont marqués par une politique d'habitat planifié, les autres sont soit les témoins de structures villageoises résiduelles ou maintenues plus ou moins, soit un élément de la réponse des habitants arrivés en ville et contraints par les pressions démographiques et conjoncturelles à être les artisans nécessaires de leur habitat. Dans ce cas, ils ont reproduit des formes mises en œuvre selon des techniques qu'ils connaissent. L'usage qu'ils en font, qu'elles concernent la structure d'habitation ou la composition d'espaces publics voisins, est alors une réplique adaptée à leurs besoins des formes précédemment décrites à propos du quartier des « 36 rues ». Les mêmes usages de la maison et de la rue s'y retrouvent. Il s'agit là d'une permanence dont nous avons déjà signalé la force. Cependant, ces espaces ainsi urbanisés étant dispersés, l'impression qui s'en dégage, quoique de même style que dans la vieille ville y est de moindre intensité. Nous sommes en présence d'implantations imposées sous la pression des usagers soumis à une nécessité économique urbaine qu'il a fallu satisfaire.

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

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

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

Il est évident que cette nouvelle donne a des aspects clairement promotionnels et spéculatifs qui vont obliger la municipalité d'Hanoi à repenser rationnellement

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

La politique urbaine enclenchée désormais a pour ambition de faire d'Hanoi une capitale moderne et fonctionnelle, en phase avec les exigences de l'internationalisation des échanges.

Contexte urbain d'une ville en mutation

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

Un nouveau schéma du réseau de voirie

L'analyse du réseau de voirie s'appuie sur les plans disponibles. Ceux qui concernent Hanoi sont relativement rares pour une étude à l'échelle de l'agglomération. Nous ne disposons, en plus du schéma directeur à l'horizon 2020, que de trois plans qui donnent assez clairement le réseau actuel de voirie ou les projets en cours⁸. Le premier, de 1992, au 1/10 000^e est produit par le service géographique du Viêt-nam. Il donne une vision de référence du réseau à l'échelle de la zone urbanisée au début de la politique d'ouverture. Sur le second, réalisé pour la compagnie TRAMOC et l'IMV⁹ dans le cadre du projet Asiatrans 2002, la voirie est représentée à la même échelle et dans son état le plus actuel possible. Cependant, bien qu'en général très précis, l'absence de certaines zones de la ville en relative utilisation. Le troisième est le dernier plan touristique en vente à Hanoi. Il s'intitule « Where Hanoi », est édité par la maison de la cartographie et dessiné au 1/25 000^e ; il présente la ville avec ses ambitieux projets de voirie. Cette édition particulièrement soignée est le plan-image d'Hanoi affiché pour les 22^e « Seagames » (*South East Asian Games*) organisés fin 2003 dans la capitale vietnamienne. S'agissant d'un plan touristique, la proportion des voies n'est pas respectée, mais il transmet bien l'importance réelle ou souhaitée de chaque rue. De son côté, le schéma directeur présente une image de la ville désirée ; ce plan au 1/25 000^e correspond surtout à un zoning des extensions prévues et de l'usage du sol qui s'appuie sur le futur réseau de voirie dont la structure reste pourtant difficilement lisible.

En analysant ces plans et en consultant nos observations sur le terrain, nous voyons qu'un type d'organisation du réseau des voies de l'agglomération d'Hanoi se construit sur un système de boulevards circulaires, et de voies principales rayonnantes ou pénétrantes. Ce schéma dessine une « demie toile d'araignée » centrée sur la ville historique¹⁰ et accrochée au Fleuve Rouge. Ses voies circulaires sont légendées « *Ring Road* », alors que les autres voies, lorsqu'elles s'éloignent du centre de la ville, sont légendées « *Main Road* ». Elles sont présentées comme des boulevards urbains ou suburbains de très grande largeur, environ 50 mètres d'emprise. La tendance est donc à la mise en place progressive de ce type de voies, très larges, sans remise en question de leur efficacité circulatoire et de leur tracé.

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

⁸ Compte tenu de l'extraordinaire vitalité d'Hanoi, les plans et schémas la concernant sont constamment modifiés.

⁹ TRAMOC est la société hanoïenne de transports publics et l'IMV est l'Institut des métiers de la ville, issu d'une coopération entre le Comité populaire d'Hanoi et la Région Île-de-France.

¹⁰ Constitué du quartier des « 36 rues », de la Citadelle et de l'ancien quartier colonial.

l'aéroport et passe au-dessus du boulevard Cáu Giây, pénétrante importante à l'entrée ouest de la ville.

La construction de ces ponts autoroutiers et la typologie des nouveaux boulevards urbains prennent en compte essentiellement la fonction circulatoire de la rue, l'ambition affichée étant de décongestionner les nœuds principaux du centre ville et de mieux circuler entre le centre et la périphérie.

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

Observations sur les tendances de la circulation à Hanoi¹¹

À ce jour, la situation très peu maîtrisée de la circulation motorisée dans les rues d'Hanoi inquiète les responsables de l'Unité de gestion des grands projets de développement urbain du Comité populaire d'Hanoi. Pour y remédier ils ont établi une liste d'actions prioritaires dont le coût est par eux estimé à 1 333 333 de dollars US (200 000 millions de dongs en 2003) et le financement demandé en partie à la banque japonaise JIBIC. Consécutivement à ces projets de voirie, leur exécution entraînera la nécessité de reloger 20 000 personnes déplacées. Des grilles d'indemnisation sont appliquées par la municipalité. Elles sont différentes pour les travaux de voirie qui, considérés d'intérêt public, génèrent de meilleures compensations financières et matérielles. L'indemnisation des foyers expropriés est un problème délicat. Il est arrivé, par le passé, qu'il soit sous-estimé et devienne le facteur majeur de l'abandon de certains projets. Que les autorités intègrent cette question aux financements des projets et la réglementent, montre la volonté de réaliser et d'achever les travaux de voirie planifiés pour 2020.

Les travaux sur le réseau hydraulique

Trois lacs importants de la ville, qui reçoivent des eaux usées, font actuellement l'objet de travaux pour les assainir. Il s'agit des lacs Thiên Quang, Giang Vo et Thanh Cong. Les abords du premier, sis au sud du quartier colonial, sont depuis les années 1940 aménagés en promenade publique intégrée à la ville. Les deux autres se situent dans la première couronne d'Hanoi. Ils font partie de quartiers de logements collectifs, les KTT. Des équipements d'infrastructure

¹¹ Ces remarques reprennent les informations obtenues grâce à un entretien avec Duong Thi Vuong, *Acting chief* du département des projets de catégorie 1, Unité de gestion des grands projets de développement urbains de Hanoi, Comité populaire de Hanoi, mené en novembre 2003.

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

La situation actuelle du réseau hydrographique s'appuie sur la disparition progressive de nombreux lacs, quelles que soient leur taille et leur localisation, centrale ou périphérique. Certains cependant ont acquis un statut urbain, ce qui leur assure une réelle pérennité. Leurs abords sont alors aménagés et leur proximité bénéficie aux maisons riveraines qui en ont acquis une plus-value.

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

Certaines rivières (Tô Lich et Kim Nguu entre autres) voient leurs rives canalisées et bétonnées, leurs eaux nettoyées, leur lit assaini. La municipalité envisagerait de nettoyer le lac Hoan Kiêm, véritable cœur de la ville. Sa valeur symbolique incite les habitants d'Hanoi à prêter attention à son environnement.

Les nouveaux quartiers de logements, Khu Do Thi

Dès le début de l'indépendance, Hanoi s'était engagée dans une production très active de logements collectifs. L'affluence de nouveaux citadins venus travailler dans les administrations et dans les entreprises d'État et qui devaient se loger dans la capitale de la nouvelle République Socialiste du Viêt-nam en est la raison première. La demande était si forte que, même sous les bombardements américains, la construction des grands ensembles ne s'est pas interrompue. À la fin des années 1980, la disparition du COMECON (ou CAEM - Conseil d'Aide Économique Mutuelle) consécutive à la chute du communisme en URSS et en Europe de l'Est, a provoqué une crise économique qui s'est répercutée sur les pays asiatiques frères. Le gouvernement vietnamien s'est donc rapidement désengagé de son programme d'habitat collectif. Les logements déjà construits ont été cédés en propriété aux habitants sous condition de la prise en charge de leur l'entretien. Ce n'est que très récemment, en changeant complètement sa politique de logement, que le gouvernement vietnamien a repris ces activités de construction.

On a donc créé des *Khu Do Thi* et des entreprises publiques avec autonomie de gestion pour se charger des nouveaux programmes de logement. Elles gèrent leurs capitaux de façon à rentabiliser les investissements à très court terme, comme le ferait une compagnie privée. De ce fait, ces nouveaux programmes de quartiers résidentiels sont très différents de leurs prédécesseurs, les KTT. Les appartements disponibles dans les nouveaux bâtiments de grandes hauteurs des *Khu Do Thi*

offrent une superficie habitable bien supérieure aux ratios en vigueur dans les KTT ou dans les logements exigus des districts centraux, surpeuplés, de la ville. Cependant, la qualité architecturale et spatiale de ces appartements reste encore largement discutable.

La plupart des KTT étaient construits pour une population très ciblée, principalement fonctionnaire, ouvrière, voire militaire. Certains immeubles étaient aussi réservés pour les employés de la poste, d'un ministère, d'une usine sise à proximité, etc. Les appartements faisaient partie des avantages qui équilibraient les bas salaires. L'attribution prioritaire des logements dans les KDT n'est pas aussi efficace et n'a pas de fondement idéologique ou social, malgré les annonces d'intentions des entreprises qui les construisent. Les appartements ne sont pas loués, mais vendus et leur commercialisation se fait avant même la mise en chantier des immeubles. Bien que ces réalisations soient dans un circuit exclusivement public, elles entrent dans celui de la spéculation privée dès la première vente. Actuellement, il existe une telle demande en logements, qu'une spéculation s'est organisée avec la vente et la revente des appartements. De ce fait, leur prix devient rapidement deux à trois fois plus élevé que leur prix initial.

Par ailleurs, bien que les équipements d'accompagnement soient conçus et mis en œuvre par la compagnie gestionnaire de l'ensemble du KDT, ils sont construits après les immeubles de logements, parfois même après l'emménagement de leurs habitants. La participation des habitants est souvent requise par les entreprises publiques afin d'accélérer une mise en œuvre ralentie par les lenteurs des remboursements de la municipalité.

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

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

Certains bâtiments des premières opérations de ce type (en particulier dans le *Khu Do Thi* de Dinh Cong) souffrent de nombreux désordres et de malfaçons. La demande étant particulièrement forte, le gain en superficie offert par ces appartements suffit à convaincre les futurs habitants pour qui, semble-t-il, ces problèmes sont secondaires. Ainsi, la climatisation des appartements est laissée aux soins des habitants. La gestion de l'eau n'est pas collective. L'entretien des immeubles collectifs devrait être assuré grâce à la participation financière des occupants. Ces dispositions demeurent théoriques, l'absence d'une gestion satisfaisante laisse présager de lourds dysfonctionnements à très court terme.

Le mode de production est lui aussi théoriquement réglementé, mais il connaît de multiples variations selon les *desiderata* des clients.

Un décret de la municipalité interdit la construction de compartiments dans ces nouveaux secteurs¹². Cependant, ils demeurent un modèle d'habitat et un choix pour une grande partie de la population citadine. Ce décret semble donc lettre morte au vu des nouveaux compartiments planifiés et construits dans les *Khu Do Thi* et encore plus en observant le dynamisme urbain privé qui use et abuse de ce type de construction très en vogue.

Pour la restructuration des KTT

Certaines méthodes suivent le processus des opérations tiroirs très prônées en France dans les années 1960-1970 où il fallait également faire face à des questions de rénovation d'un habitat collectif bon marché, devenu obsolète. Considérées par certains comme brutales, elles sont effectivement expéditives. Elles témoignent, en tout état de cause, d'une volonté des autorités de rénover l'habitat populaire en l'améliorant et l'augmentant sans déplacement des populations concernées. Une telle opération est en cours à Kim Liên : les habitants des barres de quatre étages demeurent en place pendant que se construisent deux nouveaux bâtiments de douze étages ; ceux-ci achevés, les habitants des petits immeubles y seront relogés dans les étages inférieurs, où ils occuperont des logements strictement équivalents en surface à ceux qu'ils vont quitter. Les bâtiments de quatre étages seront alors détruits, libérant de nouveaux espaces équipés pour la construction de quatre tours de dix-huit et vingt-deux étages.

¹² Décret n° 123/2001/OD-UB, signé le 6 décembre 2001. L'article 7 prévoit que les nouveaux quartiers (*Khu Do Thi*) devront être constitués à 60 % d'immeubles collectifs de plus de 9 étages et à 40 % de villas entourées de jardin. Le second alinéa de cet article stipule qu'il ne doit pas y avoir de construction de compartiments dans ces nouveaux quartiers.

Autres projets

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

- le projet de ville nouvelle « Hanoi New Town » qui est à l'étude en coopération avec un investisseur japonais. Située de l'autre côté du fleuve, sur la route de l'aéroport international, cette ville nouvelle devrait proposer une pluri-fonctionnalité, rassemblant habitat, équipements et services, industries et commerces. Plusieurs formes d'habitat seront présentes dans chaque quartier : immeubles collectifs de hauteurs variables et villas. Les villages existants seront intégrés dans des nouveaux quartiers de logement planifiés avec une faible densité ;
- la zone industrielle de Gia Lam, sur la route de Hai Phong et celle de Thanh Long, sur la route de l'aéroport international, accueillent des entreprises nationales et internationales ;
- l'aéroport international a déjà été agrandi en 1999. Ces travaux se poursuivent, ils font partie d'un projet d'aménagement plus vaste financé par les Japonais et qui à terme intégrera cet équipement dans la zone industrielle et technologique qui le jouxte.

Transformations de la voie Dê La Thanh

Il n'est pas inutile, après l'exposé succinct des étapes, conditions et caractéristiques sociopolitiques et urbaines de l'urbanisation d'Hanoi de s'attarder sur l'histoire d'une digue-rempart devenue, pour un temps, limite de la ville, puis voie transversale de desserte est-ouest au contact de cette ville fortement structurée et de ses extensions plus incertaines, avant d'apparaître comme le tracé nécessaire d'une voie semi-circulaire qui, outre ses fonctions de liaisons interquartiers, sera la ligne de démarcation entre la ville du XX^e siècle à l'architecture et aux modes de composition urbaine culturellement intériorisés et celle du XXI^e siècle résolument surdimensionnée. La mise en chantier de cette voie, programmée pour devenir un grand boulevard implanté en milieu déjà fortement urbanisé, exige la résolution de multiples problèmes techniques et socioculturels qui sont exemplaires des difficultés et des obstacles que soulève la mise en place dans Hanoi d'un réseau de voies primaires.

Or, c'est sur la création des infrastructures de VRD d'accompagnement que repose la transformation d'une capitale modeste en grande métropole dynamique. Si bien que la connaissance de l'histoire de la Dê La Thanh permet de bien saisir le

choc urbanistique, et ses répercussions architecturales et sociales, que doit affronter Hanoi pour réussir son entrée dans l'économie de marché et la mondialisation.

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

Situation actuelle

La voie Dê La Thanh relie la digue du Fleuve Rouge – au sud-est du centre historique¹³ – au pont de papier C u Gi y sur la rivière T  Lich pour se prolonger par le boulevard C u Gi y et l'autoroute qui mène à l'aéroport international. Elle traverse les districts urbains de Hai Ba Trung, D ng Da et Ba Dinh et débouche à l'ouest sur le district C u Gi y devenu urbain en 1999. D'une longueur totale de 7,7 kilomètres, sa largeur varie selon son état entre 2,7 mètres et 50 mètres, comme on le verra.

Sur une partie de son tracé, cette voie est une ligne de contact entre la ville coloniale dans ses limites les plus méridionales et la première

De l'étymologie

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

La Thanh signifie « enceinte extérieure ». Le caractère *La* est utilisé pour désigner un espace clos, ou circulaire ; le caractère *Thanh* veut dire « murailles » (on retrouve cette racine dans le mot vietnamien employé pour désigner une ville : *Thanh Pho*). Cette terminologie est utilisée pour parler des premières fortifications construites sur le site d'Hanoi, avant même que la capitale y soit installée en 1010. En 767 le gouverneur chinois Zhang Boyi érige au nord de la rivière T  Lich une nouvelle citadelle qui prend le nom de La Thanh. Sous la révolte des Hung, rois vietnamiens, les Chinois durent reconstruire plusieurs fois leur citadelle. En 806 un autre gouverneur chinois, Zhang Zhou, nomma An Nam La Thanh la citadelle qu'il venait de construire, cette fois, au sud de la rivière T  Lich, à l'emplacement définitif de la ville (Papin, 2001). La terminologie *La Thanh* fut ensuite utilisée pour nommer l'enceinte la plus extérieure. Ce serait en s'appuyant sur la digue de la rivière Kim Nguu (du buffle d'or) que celle-ci, devenue enceinte extérieure, pris le nom de « digue de l'enceinte extérieure », D  La Thanh.

¹³ Centre historique : voir note 10.

« couronne d'extension » urbanisée après l'indépendance. Sur le reste de son tracé, elle passe dans cette première couronne. De ce fait, elle traverse et dessert un tissu urbain diversifié, composé par :

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

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

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

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

circulaire sera aussi d'équilibrer cette bipolarité par l'axe de développement que deviendra la voie Dê La Thanh.

Une digue devenue boulevard

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

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

La route-digue à travers la cartographie

La route-digue existe depuis les temps de la fondation de la ville. Pour en comprendre l'évolution historique nous avons analysé sa représentation en la recherchant dans la cartographie d'Hanoi. Nous nous en sommes tenus aux plans historiques contemporains des phases majeures de la croissance urbaine hanoïenne¹⁴.

La digue apparaît sur la reconstitution du plan de 1470 où figurent les enceintes successives de la ville : une première entoure la citadelle, siège des pouvoirs politiques, militaires et administratifs ; une seconde, beaucoup plus large, encercle la citadelle, des villages et leur finage¹⁵ ainsi que des éléments significatifs du territoire, pagodes et tertres notamment. La voie Dê La Thanh apparaît alors sous

¹⁴ Pour cela, nous utiliserons le travail d'inventaire de cartes et plans des villes d'Asie Pacifique réalisé à l'IPRAUS par Nathalie Lancret ; notamment le Cd-rom « Hanoi, la ville en plans 1873-1943 » réalisé avec le Centre des archives d'outre-mer et le Centre des archives de l'Institut français d'architecture en 2001.

¹⁵ Finage : ce terme géographique désigne les limites, l'étendue d'une juridiction ou d'un territoire communal. Le mot « terroir » est souvent indûment utilisé au lieu de finage.

la forme d'une digue dont le segment le plus à l'ouest constitue une partie de la seconde enceinte. Plusieurs théories existent sur le déplacement progressif de la ville vers l'est. Sur ce plan, l'enceinte extérieure n'englobe pas encore la partie entre le fleuve et la citadelle (actuel quartier des « 36 rues »), ni le Temple de la littérature ni d'autres pagodes et temples de première importance. Cependant, la voie Dê La Thanh étant une digue sur l'ensemble de son tracé protège aussi ce territoire *extra muros*. Sur ce plan, l'ensemble de l'enceinte extérieure porte le nom de Dê La Thanh.

En 1873, lorsque les Français s'installent à Hanoi, la digue relie le pont de papier (Câu Giấy), sur la rivière Tô Lich, au Fleuve Rouge. Elle apparaît sur le plan dressé par Pham Dinh Bach¹⁶, et elle est alors superposée sur la partie sud de son tracé à l'enceinte extérieure dont elle prend le nom. Il convient de remarquer que cette seconde enceinte s'est déplacée à plusieurs reprises, s'appuyant toujours sur le tracé de la digue. Ce plan, particulièrement détaillé sur la partie centrale d'Hanoi, est resté précis dans la partie qui nous intéresse : autour de la voie Dê La Thanh. Ainsi, la légende indique trois portes sur cette enceinte : la porte Chô Dua (marché de cocos) ; la porte Kim Liên sur la route mandarine avec la mention « marécage » ; et la porte Cau Ren. La rivière Kim Nguu est nommée dans la légende Song Tô Lich, avec le commentaire suivant : le mandarin Tô Lich, envoyé sous les Duong, par l'empereur de Chine comme gouverneur de l'Annam, fit creuser, autour de la digue des Ly, un canal auquel il donna son nom.

Les premiers plans-projets de la période coloniale étant des plans d'embellissement ou des plans d'aménagement, le service de la voirie y joue un rôle essentiel. En 1890, le plan d'extension est dressé par le personnel du service de la voirie sous la direction de Leclanger¹⁷. Son intérêt est double, d'une part, il fixe précisément, physiquement et administrativement, la limite sud de la ville sur la voie Dê La Thanh tout en présentant son état en 1890. D'autre part, il témoigne des premiers aménagements français et présente le projet de quadrillage colonial au sud du petit lac, suivant la direction de la rue Paul Bert (actuelle rue Trang Tien), artère reliant la concession française au bord du fleuve et la citadelle (devenue le quartier militaire français). Sur ce plan, la représentation de la voie Dê La Thanh est celle d'une frontière entre ville et campagne. Les districts face à la ville (Thanh Tri et Thanh Hoai) sont nommément appelés *huyên*, nom utilisé pour les districts ruraux :

¹⁶ Ce plan représente la ville en 1873. Il est édité par le service géographique de l'Indochine, en 1916. Document d'origine au 1/12 500^e (sans échelle graphique), support papier, représentation en couleur, orientation nord-ouest, mention « Échelle approximative 1/12 500^e », légende distinguant quatre rubriques : Portes (1-16), monuments (17-74), concessions (a-g) et citadelle (A-R), deux feuilles (plan et légende), dimensions : 68x65 cm.

¹⁷ Plan de la ville, le 9 avril 1890, dressé par Leclanger, chef du service de la voirie municipale, réédité en novembre 1924 par l'*Éveil économique de l'Indochine*. Document d'origine au 1/10 000^e (avec échelle graphique), support papier, représentation en couleur, orientation nord-est, mention « conforme au plan d'ensemble d'alignement approuvé le 9 avril 1890 ». La légende informe notamment sur les constructions afférentes à l'ordre colonial (1-50), les constructions en briques et les paillotes, les édifices publics et religieux, les réseaux viaires et hydrographiques ainsi que les caractéristiques géographiques du site. Dimensions : 77 x 63 cm.

quatre portes sont clairement situées sur cette limite. N'y sont représentés que les villages inscrits à l'intérieur de l'enceinte de la ville, aucun de ceux qui ont une position ambiguë par rapport à la digue n'est reporté. Par exemple, les groupements de maisons *extra-muros* du village de Trung Tu, représentés sur la carte de 1873, ne le sont pas sur ce plan. En outre, rien n'indique qu'il soit possible de circuler sur la digue. Aux portes, sa représentation fait plutôt penser à une muraille, mais à l'extrémité ouest de cette enceinte, un chemin (actuelle Giang Vo) s'y raccorde comme s'il s'agissait d'une voie de circulation.

En 1924, le plan d'aménagement dessiné par Ernest Hébrard¹⁸ ne semble pas prévoir un traitement particulier de la voie Dê La Thanh, en revanche, le maillage de voirie projeté reliant le centre aux espaces périphériques comprend une série de voies pénétrantes qui la franchissent. Ce nouveau projet de réseau couvre une bonne partie d'un territoire encore non urbanisé.

Dans cette dynamique, au cours de la période coloniale, le territoire urbanisé s'étend progressivement vers le sud de la ville annamite (initialement constituée de la citadelle et du quartier des « 36 rues »), s'approchant toujours plus près de la digue La Thanh. Dans les années 1940, la ville franchit la limite qu'elle formalisait jusqu'alors. C'est l'époque où des équipements lourds, dont le campus universitaire et l'hôpital René Robin (actuel hôpital Bach Mai), sont construits de part et d'autre de la route mandarine menant aux provinces du sud du pays. Sur ce site précis, les extensions urbaines procèdent plus de la mise en place d'équipements, points d'ancrage de nouveaux noyaux urbains qui continuent de marquer le paysage actuel, que du développement de « faubourgs » ou de l'annexion d'espaces villageois. Le plan d'aménagement dressé par Pineau en 1943 intègre entièrement la digue La Thanh à la ville¹⁹. Certains segments étant déjà traités comme boulevards, il prévoit de l'élargir sur l'ensemble de son tracé. Mais ici encore, les transformations prévues ne sont pas spécifiques à cette voie, elles participent de la création d'un nouveau maillage, au même titre que bon nombre d'autres voies en périphérie proche du centre ville. Les transformations projetées de la digue La Thanh résultent alors de son intégration par branchement dans le maillage des voies proposé par l'architecte.

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

Le plan d'aménagement réalisé avec l'assistance d'urbanistes venus d'Union soviétique, « *Hanoi General Plan of City up to Year 2000* » publié dans l'atlas d'Hanoi en 1984, envisage une série de boulevards périphériques projetés selon une

¹⁸ Ernest Hébrard était architecte en chef des Bâtiments civils et palais nationaux, il fut le premier architecte en chef du Service central d'architecture et d'urbanisme en Indochine en 1923.

¹⁹ Louis Georges Pineau était architecte de première classe des travaux publics de l'Indochine de 1930 à 1945, directeur adjoint du Service central d'urbanisme et d'architecture d'Hanoi en 1941 et 1942.

logique concentrique autour du centre historique²⁰. La rue La Thanh est élargie, son tracé ponctuellement modifié (il passe au nord du parc Thu Lê – devenu un parc zoologique – et non plus au sud) afin de constituer le premier de ces périphériques. Ce plan ne sera pas suivi et les orientations des schémas directeurs suivants confortent le tracé existant.

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

La voie Dê La Thanh à travers le schéma directeur

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

Dans le dernier schéma directeur, dessin de la ville pour 2020, elle est présentée comme un large boulevard urbain reliant le pont de papier sur la rivière Tô Lịch à la digue du Fleuve Rouge, partant du district Cầu Giấy, traversant les districts de Ba Đình, de Đông Da et celui de Hai Ba Trung. Ce nouveau boulevard circulaire doit permettre une meilleure liaison entre les quartiers du centre et les districts suburbains terrain des enjeux de la ville actuelle. Un second atout de cette nouvelle voie est d'assurer une connexion directe avec la route de l'aéroport international.

²⁰ Dans cette configuration, le centre historique, largement étendu vers le nord, comprenait le lac Tây.

Le bureau de l'architecte en chef d'Hanoi a produit une représentation du schéma directeur à l'horizon 2020 à l'échelle de chaque district. Celle-ci, bien que plus précise que le plan au 1/25 000^e, à l'échelle de la ville, reste un zonage des affectations fonctionnelles du sol qui s'apparente à un schéma d'intentions. Elle donne des directives et orientations pour le devenir du district, mais ne précise pas les projets : c'est l'exposition d'une image de la ville à venir.

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

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

Conclusion

Hanoi est une ville de longue histoire dont la population a toujours fait montre d'un esprit très attaché à ses traditions et à ses habitudes, en même temps entreprenant et indiscipliné. Ces traits de caractère largement inscrits dans les comportements citadins se sont perpétués et, au-delà des temps coloniaux et d'un demi-siècle de guerre tantôt de libération, tantôt intestine, tantôt à dimension internationale, se retrouvent dans la façon de vivre dans la ville actuelle.

L'attachement aux traditions et la capacité d'intégrer les acquis venus d'ailleurs ont permis de sauvegarder la partie marchande de l'ancienne ville impériale, très fortement modifiée et densifiée il est vrai au fil des décennies. Son art de vivre s'est maintenu, son patrimoine est désormais classé. Le mode de composition urbaine, la conception du logement et une certaine manière d'habiter demeurent des référents très vivaces qui marquent encore de nombreux quartiers dispersés en périphérie de la ville coloniale, noyant des villages avalés par la croissance urbaine, s'enchevêtrant entre des lotissements d'habitat collectif n'ayant pas plus d'un demi siècle pour les plus vieux, et se reproduisant parfois dans des

extensions récentes. Cet attachement a aussi fait siennes les réalisations urbaines dues aux Français, désormais bien intégrées et revendiquées comme patrimoine national.

La pression démographique a cependant obligé dès l'indépendance du pays, en 1954 et même sous les bombardements de la Guerre du Viêt-nam orchestrée par les États-Unis, à en étendre le périmètre urbain. Le moteur de cette nouvelle phase d'urbanisation secrétée dans l'urgence et avec une forte économie de moyens, fut l'implantation des KTT, vastes lotissements d'habitat collectifs construits autour d'équipements indispensables à leur fonctionnement et aux besoins de leurs habitants. Ceux-ci motivèrent l'extension rationnelle d'un réseau de voirie pour les desservir et, dans le même mouvement rendirent accessibles les très nombreux villages périphériques qui, dès avant 1954, avaient commencé à accueillir une population migrante et laborieuse. L'esprit entreprenant s'est ainsi exercé dans une forme d'urbanisme très empirique, bien que fortement influencée alors par les modèles importés d'URSS.

Le *Doi Moi* a libéré le goût d'entreprendre d'une population sachant s'accommoder habilement de règles capitalistes mises en œuvre en une république très officiellement affirmée socialiste. C'est ainsi que des sociétés d'État gérées relativement librement ont mis en route un nouvel urbanisme de réseaux, quadrillé par une voirie conquérante et signalé en même temps par des immeubles de toutes factures sortant de terre selon les options d'un schéma directeur d'aménagement qui s'apparente quelque peu, pour le moment, à une entreprise de mitage intensif des nouveaux espaces ouverts à une urbanisation concentrique. Ainsi, une fièvre généralisée de construction fait sortir de terre des compartiments d'une nouvelle génération dus aux initiatives individuelles d'une foule de petits promoteurs. Ceux-ci côtoient et concurrencent une nouvelle génération de quartiers de logements économiques, les *Khu Do Thi*. Enfin, les interventions massives de quelques grandes sociétés semblent vouloir créer des banlieues séparées. Il ne faut cependant pas oublier les ponts et les autoroutes projetés qui dépassent la ville de Hanoi et annoncent l'organisation urbaine du delta du Fleuve Rouge.

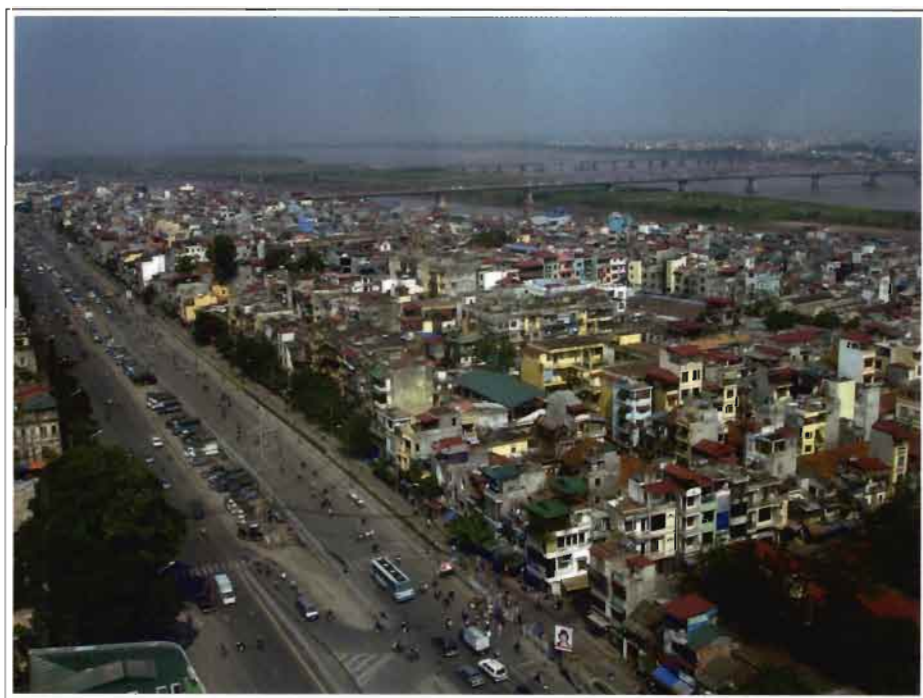
Nous nous sommes attachés à décrire la situation présente, le poids des bouleversements urbains qui s'élaborent, les résistances des populations dérangées par ceux-ci, la capacité de la population hanoïenne à maintenir ses us, et aussi les tendances d'une génération de nantis qui se construit et s'ouvre sur le reste du monde. Notre approche a été très terre-à-terre. Il est, à notre sens, évident que les rues et les formes d'habitat qu'elles supportent ou desservent ont fait, font et continueront à faire Hanoi. Mais il est tout aussi évident que seule une intime appropriation de l'usage de l'espace urbanisé par chaque citoyen et par leur ensemble agissant dans le maintien de l'exercice d'une quotidienneté fortement culturelle, est la condition *sine qua non* pour que l'urbanisme de projets qui travaille actuellement Hanoi aboutisse à un véritable mieux-être. C'est la promesse d'un développement économique et social que la nouvelle ville qui se profile n'est pas assurée de maîtriser.

Références

- CERISE Emmanuel, 1999, Hanoi : ville et habitats. Mémoire de TPFE à l'École d'architecture de Nancy sous la direction de Marie-Josée CANONICA, 220 p.
- CHARDONNEAU François et DO HAU (dir.), 2002, Hanoi, enjeux modernes d'une ville millénaire. Éditions Trames, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal, 270 p.
- CLÉMENT Pierre, LANCRET Nathalie (dir.), CERISE Emmanuel, DELAUNAY Dominique, GAULIS Inès, ROS Lisa (collab.), 2001, Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes architecturales et urbaines. Paris : Éditions Recherches, IPRAUS, 351 p. (Les Cahiers de l'IPRAUS, architecture, urbanistique, société).
- CULOT Maurice et THIVERAUD Jean-Marie (dir.), 1992, Architectures françaises outre-mer. Liège : Éditions Mardaga, Collection villes, 407 p.
- DECOSTER François et KLOUCHE Djamel, 1995, Hanoi, dynamiques urbaines, fragments de mutation. Rapport de mission, 333 p.
- Études vietnamiennes n°48, 1977, Hanoi (1), Des origines au 19ème siècle, Hanoi, 190 p.
- HOCQUARD Docteur, 1999, Une campagne au Tonkin (présenté par Philippe PAPIN). Paris : Éditions Arléa, 683 p.
- LE Ba Thao, 1997, Vietnam, the country and its geographical regions. Hanoi : The Gioi, 617 p.
- LOGAN William S., 2000, Hanoi, biography of a city. Sydney : University of New South Wales Press, 304 p.
- PAPIN Philippe, 2001, Histoire de Hanoi. Paris : Fayard, 404 p.

SOUS LA DIRECTION DE
Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset, Patrick Gubry
Nguyễn Thi Thiêng, Phạm Thụy Hương

La ville vietnamienne en transition



IMV
Institut des métiers
de la ville
Hanoi

KARTHALA

PADDI
Centre de prospective
et d'études urbaines
Hô Chi Minh Ville

Éléments de catalogage :

Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset, Patrick Gubry, Nguyễn Thi Thiêng, Phạm Thuy Huong (dir.). – *La ville vietnamienne en transition*. – Paris : Karthala, IMV, PADDI, 2006, 314 p. ; 24 cm.

Internet Karthala : www.karthala.com

Internet IMV : www.imv-hanoi.com

Courriel PADDI : paddi@hcm.fpt.vn

Cet ouvrage a été publié avec le concours de la Région Île-de-France, de la Région Rhône-Alpes et de l'ambassade de France au Viêt-nam.

Couverture :

Le quartier Est de l'arrondissement de Hoan Kiêm à Hanoi, sur la rive droite du Fleuve Rouge. Ce quartier, construit au-delà de la digue (surmontée ici par la large rue Trần Quang Khai), est largement inondable en période de crue. On y remarque des rangées de maisons en compartiments mélangées à des immeubles d'habitat collectif. On identifie également les deux ponts centraux de Hanoi : le pont Chuong Duong, utilisé par les véhicules à moteur et, à l'arrière plan, le pont historique de Long Biên (ex-pont Doumer). Construit sur les plans de Gustave Eiffel entre 1898 et 1902 par la société Daydé & Pillé de Creil et par les ouvriers vietnamiens, d'une longueur de 1682 m, doté d'une armature métallique à 19 travées, ce pont était considéré comme une prouesse technique et architecturale à l'époque ; il a souffert des bombardements américains à plusieurs reprises entre 1967 et 1971. Actuellement, le pont porte toujours la voie ferrée et est utilisé par les cyclistes et les piétons ; sa restauration est programmée. De l'autre côté du fleuve, sur la rive gauche, l'arrondissement de Long Biên (ex-Gia Lâm) (Photo : Patrick Gubry, novembre 2005).

© Éditions Karthala, IMV, PADDI, 2006

ISBN : 2-84586-751-4

Sous la direction de
Franck CASTIGLIONI, Jean-Michel CUSSET, Patrick GUBRY,
NGUYÊN Thi Thiêng et PHAM Thuy Huong

La ville vietnamienne en transition

IMV
243A De La Thanh
Arrondissement de Cầu Giấy
Hanoi, Viêt-nam

KARTHALA
22-24, boulevard Arago
75013 Paris
France

PADDI
216 Nguyễn Đình Chiểu
3^e arrondissement
Hô Chi Minh Ville, Viêt-nam