

Moderniser la ville, réaménager la rue à Ho Chi Minh Ville

Marie Gibert

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11871>
DOI : 10.4000/echogeo.11871
ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Marie Gibert, « Moderniser la ville, réaménager la rue à Ho Chi Minh Ville », *EchoGéo* [En ligne], 12 | 2010, mis en ligne le 31 mai 2010, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11871> ; DOI : 10.4000/echogeo.11871

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International

Moderniser la ville, réaménager la rue à Ho Chi Minh Ville

Marie Gibert

- 1 Organisations internationales et média rivalisent d'inventivité pour qualifier les mutations démographiques et économiques que connaît la métropole du Sud Vietnam ces dernières années, allant jusqu'à la qualifier de « lotus en floraison¹ ». Depuis l'entrée du pays à l'OMC en 2007, Ho Chi Minh Ville joue à plein son rôle de cœur économique et témoigne d'une grande faculté d'intégration de modèles exogènes, qu'ils soient économiques ou urbains. Les mutations urbaines accélérées de cette agglomération de plus de huit millions d'habitants se traduisent par la multiplication des projets d'aménagements d'échelles et d'acteurs très variés, parfois même contradictoires. C'est dans ce contexte de « politique du renouveau » que la voirie a été identifiée comme support privilégié de projets et que son renouvellement a été engagé entre percement de nouvelles artères et élargissement des rues héritées. La redéfinition de l'échelle des rues conditionne en effet les prémices de verticalisation du bâti d'une ville historiquement basse qui cherche aujourd'hui à s'adapter au gabarit radicalement nouveau des tours et à entrer ainsi dans la « modernité » urbaine.
- 2 Les recompositions des volumes de la ville tendent alors à conférer à la rue un strict rôle de desserte et cette dernière est pensée comme un simple outil de modernisation urbaine, en rupture avec sa tradition vietnamienne de plurifonctionnalité. Or, si de nombreux architectes questionnent aujourd'hui la tour comme objet urbain florissant en Asie, l'échelle d'analyse de la rue reste un impensé dans des recherches fortement segmentées entre démarche urbanistique globale, analysant les étapes et modalités de la croissance urbaine, et études exclusivement centrées sur l'espace privé du logement. La rue constitue pourtant une interface dynamique entre la ville prise dans sa globalité et le particularisme de chaque bâtiment. Elle reste par ailleurs le cadre privilégié de l'urbanité vietnamienne et fait aujourd'hui l'objet de concurrences accrues entre un désir d'affirmation du pouvoir étatique par le biais de sa réglementation et de sa rénovation urbanistique et l'espace d'expression des pratiques sociales qu'elle permet encore.

- 3 Le retour sur la généalogie des rues de Ho Chi Minh Ville et le suivi de projets concernant leur réaménagement permettent d'interroger le rapport à la modernité d'une ville qui fut longtemps sous emprise étrangère. Bien plus qu'une simple infrastructure, la rue vietnamienne constitue un territoire urbain à part entière, associé à des usages multiples et une appropriation forte aujourd'hui remise en question par les politiques de projets des autorités urbaines. Pourtant, les simples transferts de formes urbaines n'existent pas et l'implantation de modèles exogènes de rues donne encore lieu à des appropriations et réinterprétations vietnamiennes.

Les rues de Ho Chi Minh Ville, la planification étrangère du tissu urbain en héritage

- 4 En tant que forme urbaine héritée, marquant durablement le paysage urbain, considérer la généalogie des rues de Ho Chi Minh Ville permet de comprendre les enjeux de leur modernisation contemporaine. Contrairement à la ville d'Hanoi qui s'apprête à fêter son millénaire d'existence, Ho Chi Minh Ville – dont la dénomination était Saigon jusqu'au 2 juillet 1976 – est une ville récente, présentant la particularité d'être issue de la fusion de deux entités urbaines nées de la présence de populations étrangères, chinoises et françaises. La ville n'est pas née des préceptes ancestraux de la géomancie, mais de la contingence historique et n'a jamais véritablement connu de période de stabilité. Chaque régime politique a proposé une vision de la ville plus ou moins en rupture avec la période précédente. En moins d'un siècle, une période d'occupation américaine a succédé à la colonisation française, cette dernière s'étant inscrite dans les pas de la présence chinoise. Aujourd'hui, la « politique du renouveau » (Đổi Mới), instaurée en 1986, vient clore une période communiste d'économie dirigée mise en place en 1975. De cette histoire politique mouvementée est née une ville où s'alternent quartiers héritiers de modèles urbains exogènes et quartiers nés de mouvements d'urbanisation spontanée. « A compact hybrid of contradictions » conclut alors William S.W. Lim pour évoquer cette ville héritée, basse et dense. Les vicissitudes de l'histoire ont ainsi donné lieu à la création de deux grands types de rues : la rue planifiée, pensée comme élément structurant de la ville qui s'oppose à la rue comme espace en creux, née de la densification spontanée du bâti en lien avec les pratiques habitantes.

Cholon, la conception marchande de la rue d'un comptoir chinois

- 5 Le noyau urbain précolonial vietnamien n'a pas eu d'emprise durable sur le territoire et c'est l'installation de commerçants chinois à la fin du XVII^{ème} siècle qui marque la naissance de ce qui fut d'abord Cholon (Chợ Lớn), étymologiquement « le grand marché ». Ce comptoir chinois florissant fut immédiatement doté de principes urbanistiques fruits de la rencontre de la tradition commerçante chinoise et du modèle de comptoir des colonisateurs hollandais, déjà présents en Asie du Sud-Est². Les rues de Cholon sont nées de logiques marchandes avec une attention toute particulière portée sur l'impératif d'accès à la voie de chaque bâtiment et une première forme de maîtrise foncière incarnée par la figure régulière du compartiment ouvert uniquement sur l'avant, sur la rue. Les compartiments sont des formes bâties étroites et mitoyennes, à deux étages, et construites en profondeur. Le rez-de-chaussée fait office de boutique et l'on vit en famille au premier étage.

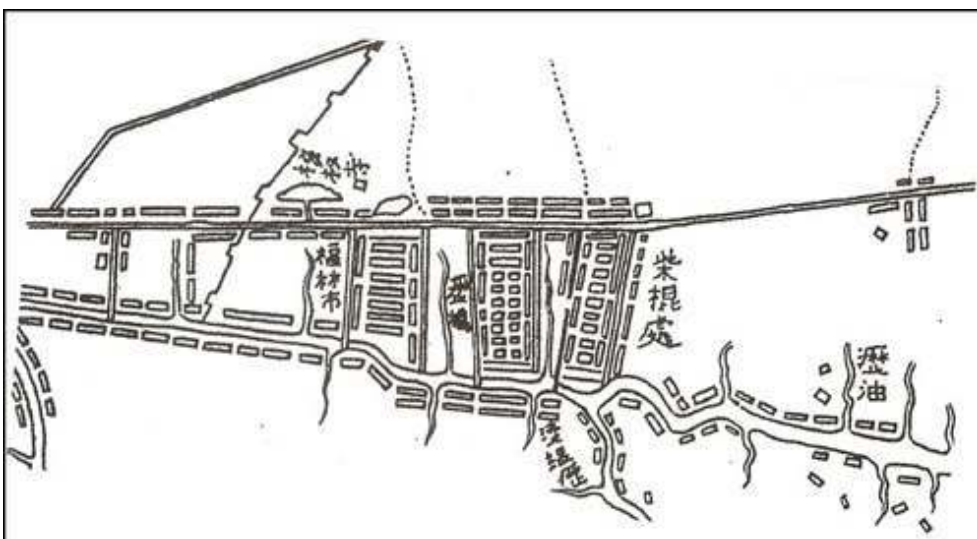
Illustration 1 - Exemple de compartiments chinois, dans la rue Gò Công, district 5 (Cholon)



Source : Marie Gibert, août 2008

- 6 Les rangées de compartiments sont par ailleurs flanquées du « five feet way », renforcement ayant une fonction de passage sous l'avancée du premier étage, ce qui permet d'installer de petits commerces, d'étendre les étals de marchandises des boutiques du rez-de-chaussée ou de circuler à pied. Les rues de Cholon sont rectilignes et orientées rationnellement, afin d'établir une connexion forte avec le canal.

Carte 1 - Plan de Cholon établi par le Général Tran Van Hoc, en 1815, au 1/30 000



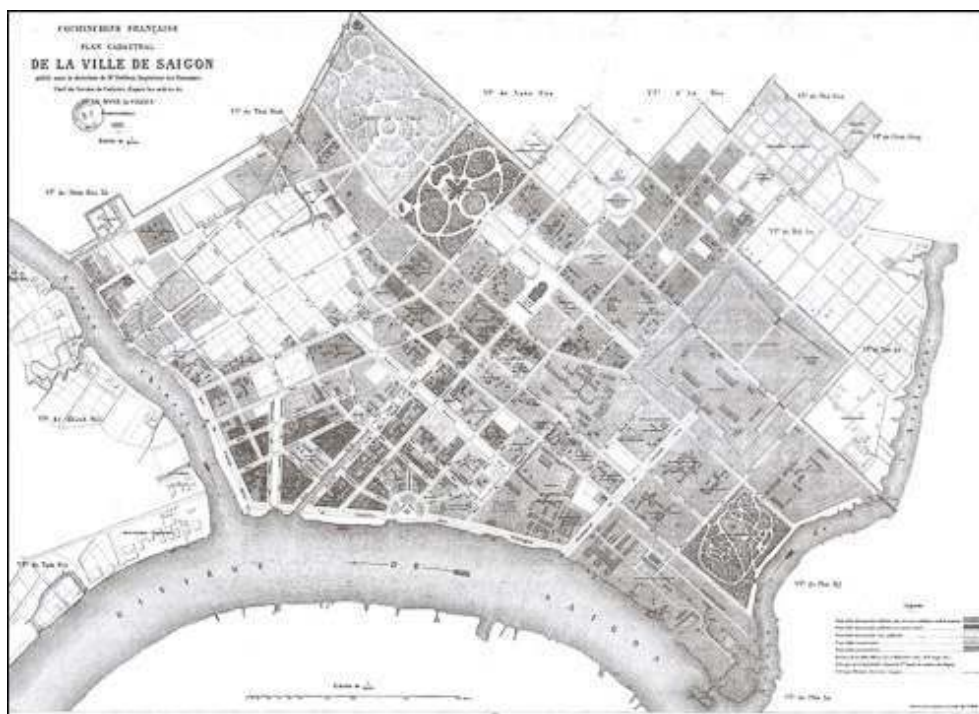
Source : Reproduction établie sur une copie de l'EFEO

- 7 Charles Goldblum³ considère que cette prise en compte du réseau viaire dans l'organisation de la ville fait du compartiment chinois la première figure de la modernité urbaine en Asie du Sud-Est. Le plan de Cholon de 1815, établi par le Général Tran Van Hoc, témoigne de cette organisation rationnelle de la voirie qui préexiste à l'urbanisation et l'ordonne. C'est bien la présence de la voie qui donne de la valeur au foncier desservi.

Le maillage orthogonal de la période coloniale

- 8 À cette première trame va s'associer un autre modèle de morphologie urbaine en lien avec la présence coloniale française qui se met en place dès 1859. Cholon garde son autonomie et les deux entités urbaines se développent indépendamment l'une de l'autre, bien que d'importants échanges commerciaux les relient. Le réseau viaire de la ville coloniale, très planifié et très hiérarchisé, a précédé le lotissement des îlots bâtis. Dans une « note à l'appui du projet de ville⁴ » de 1862, on trouve des précisions sur la volonté de réglementation de la largeur des rues et quais, définissant une hiérarchisation précise concernant la voirie: « La largeur des rues principales a été fixée à quarante mètres, celle des rues secondaires à vingt mètres. Les premières ont des trottoirs de quatre mètres de largeur le long des maisons et deux rangées d'arbres de chaque côté. Les secondes, des trottoirs de deux mètres et une seule rangée d'arbre. Les quais de la rivière de Saïgon ainsi que ceux de l'arroyo chinois et de l'Avalanche ont quarante mètres de large comme les rues principales (...) ». Le plan de 1882, publié sous la direction de l'Inspecteur des Domaines et Chef du Service du Cadastre, procure une image assez précise du réseau viaire tel qu'il a été effectivement mis en place par l'administration coloniale, en reprenant en grande partie les préceptes édités dans le plan de 1862 : les deux directions orthogonales de l'ancienne citadelle vietnamienne sont reprises et le plan établit alors un maillage orthogonal de larges rues flanquées d'imposants trottoirs de plusieurs mètres, ce qui définit de grandes parcelles à lotir. Les remblaiements successifs de canaux ont également permis de créer des perspectives de boulevards et l'implantation des réseaux techniques fut alors calquée sur le plan de la voirie.

Carte 2 - Plan de Saigon de 1882, publié sous la direction de l'Inspecteur des Domaines et Chef du Service du Cadastre, M. Boilloux



Source : Reproduction établie sur une copie de l'EFEO

- 9 Anne Burlat parle d'une « maîtrise militaire de la ville⁵ » où peu d'espace a échappé au strict maillage de la voirie. Rappelons que de manière générale les grandes villes des colonies françaises ont été considérées comme autant de laboratoires d'expériences de planification.
- 10 Le bâti bordant les rues coloniales est majoritairement composé de villas – maisons basses dont aucun des murs n'est mitoyen. La figure du compartiment sur le modèle chinois est également implantée dans le centre marchand, aux abords du fleuve. Puis, dans les années 1920 l'implantation de la figure urbaine de l'immeuble de rapport de quatre ou cinq étages, élève la physionomie du centre-ville, notamment dans la rue Catinat, actuelle Đòng Khởi, symbole de la ville coloniale. Les trottoirs arborés de la rue coloniale accueillant les terrasses des cafés et jouent alors un rôle de vitrine sociale où déambulent les promeneurs à l'ombre des arcades des bâtiments riverains.

Illustration 2 - Carte postale de la rue Catinat - actuelle rue Đồng Khởi - en 1916



- 11 À Cholon comme à Saigon, la ville s'est initialement construite à partir de son réseau viaire, cadre essentiel et préexistant à l'urbanisation. La voie, dont la fonction commerciale est exacerbée, est rationalisée dans sa morphologie et érigée comme support de la modernité de l'époque dans une ville basse, peu dense et arborée.

Le tournant urbain postcolonial et la naissance informelle de la ruelle

- 12 Les guerres d'Indochine marquent le début d'un intense mouvement migratoire en direction de Saigon⁶ dont la population triple entre 1946 et 1951. Dès lors, les évolutions urbaines sont calquées sur la chronologie des événements politiques et militaires qui secouent le pays jusqu'à la réunification de 1975 et aucun projet de planification urbaine n'a plus été envisagé. L'expansion urbaine, majoritairement sous forme d'habitat informel, a d'abord eu lieu dans l'espace vacant de « l'entre-deux villes », entre Cholon et Saigon, puis en direction du Nord de l'agglomération. La ville s'étend rapidement et se densifie à l'extrême. Le réseau viaire des quartiers anciens reste inchangé, alors que les quartiers d'expansion urbaine voient se constituer un nouveau type de rue, né du pragmatisme des riverains. À partir de 1954, la rue n'est plus un objet urbain planifié par le pouvoir, elle devient un espace en creux, né spontanément de la densification rapide et non contrôlée du bâti qui va donner une identité particulière au tissu urbain. C'est de cette période que date la forme urbaine de la ruelle (*hẻm*), caractérisée morphologiquement par son étroitesse - de soixante centimètres à quelques mètres tout au plus - associée à l'absence de trottoirs ou de voies multiples, mais également à la sinuosité de son tracé informel. Contrairement à la rue coloniale qui ouvre de profondes perspectives, la ruelle nourrit un sentiment de cloisonnement amplifié par l'extrême densité du bâti qui la borde dont les toitures peuvent parfois quasiment se toucher, couvrant alors l'espace de circulation, comme en témoigne le cliché suivant.

Illustration 3 - Ruelle donnant sur la rue Nguyễn Thiện Thuật, district 3



Source : Marie Gibert, février 2009

- 13 Le foisonnement des actes individuels réalisés jour après jour a contribué à créer des liens forts entre la population et un environnement urbain en mutation. On peut formuler l'hypothèse que c'est précisément par ces pratiques d'autoproduction urbaine que la genèse de l'urbanité se met en place dans l'Ho Chi Minh Ville postcoloniale. Dans ce schéma, l'espace de la rue est rentabilisé par les riverains dans le cadre de leurs pratiques quotidiennes. La rue fonctionne en étroite continuité avec l'espace privé du logement, puisqu'il n'existe aucun cloisonnement entre les parcelles loties et la voie. Rue, commerce et habitat sont ainsi intimement liés par les pratiques citadines.

Rues, riveraineté, territorialité

- 14 Ses usages sociaux diversifiés invitent à articuler la rue vietnamienne avec le foncier qu'elle dessert : la rue peut ainsi être définie comme une « voie territorialisée », pensée comme interaction entre réseau et territoire, entre mouvement et établissement. L'introduction du concept de « riveraineté », proposé par l'architecte-urbaniste Antoine Brès⁷, permet de classer les voies en fonction de leur degré d'interaction avec les activités locales. La voie ferrée ou l'autoroute sont ainsi définies par des degrés de riveraineté quasi nulle, avec une forte dissociation de la voie et du territoire traversée alors que la rue entretient des rapports intimes avec les espaces traversés. Le degré de riveraineté de la ruelle à Ho Chi Minh Ville est maximal : les maisons sont ouvertes sur l'espace public et les activités domestiques y débordent, sans être cachées des regards. Cela est d'autant plus notable dans le cas des boutiques dont les étals se déploient largement dans la rue. La boutique, comme lieu transitoire, conforte ainsi l'idée de la ruelle interface entre

établissement et mouvement. La figure omniprésente du vendeur ambulant constitue une figure du mouvement qui s'établit dans l'espace de la rue qui devient alors une ressource économique pour la frange de la population la plus précaire, qui détourne la fonction urbaine du trottoir à son profit. Les pratiques commerciales multiformes et l'abondance des marchés dans les rues d'Ho Chi Minh Ville participent de l'identité de la ville depuis sa création⁸.

Illustration 4 - Ruelle commerçante donnant sur la rue Lý Chính Thắng

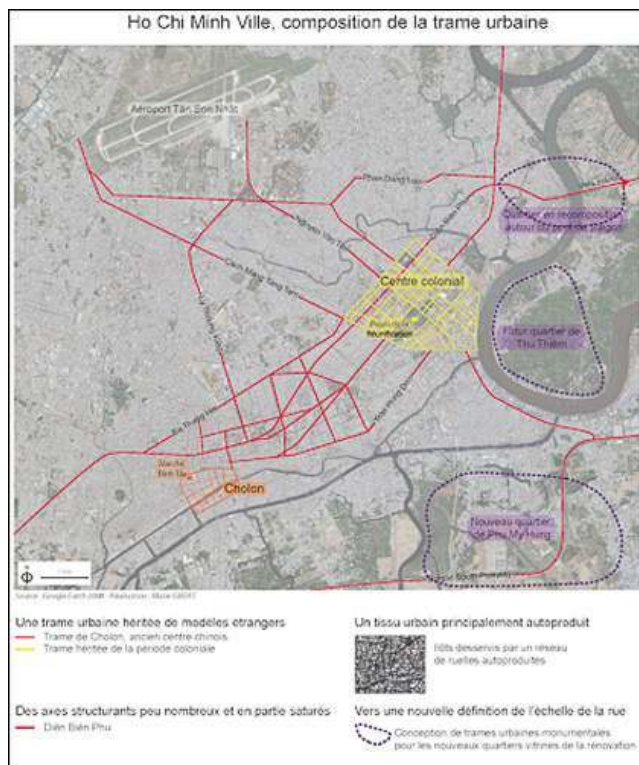


Source: Marie Gibert, juin 2008

- 15 Certaines rues et ruelles, principalement dans l'ancien quartier chinois, constituent également des espaces de production ou de stockage. Les rez-de-chaussée peuvent ainsi abriter des ateliers, souvent familiaux, se chargeant d'une étape dans la chaîne de production d'un produit. Mise en boîte de cure-dents, tissage de sacs, imprimerie ou même production de charbon comptent parmi les activités rencontrées au détour de ruelles. Le statut public des rues s'accorde ainsi avec des fonctions privées.
- 16 Les ruelles de Ho Chi Minh Ville constituent des « espaces vécus » au sens fort, il s'agit souvent de lieux de l'interconnaissance remettant en cause l'idée d'anonymat associée à la notion d'espace public. C'est dans ces lieux de sociabilité que se déroulent de façon indifférenciée les cérémonies de mariages et les cortèges funéraires, les temps de sieste, de gymnastique ou de lecture des riverains, comme les jeux des enfants. Les repas sont classiquement partagés dans la rue où sont installés des stands de restauration plus ou moins temporaires. Les fonctions de la rue varient ainsi continuellement en fonction des heures du jour et des dates du calendrier. Et si l'on circule librement dans les ruelles des cœurs d'îlots, c'est toujours sous l'œil attentif des riverains. De fait, la morphologie de la ruelle à Ho Chi Minh Ville en fait la plus petite unité d'habitat du découpage urbain et par là même l'espace du contrôle social en action, par le biais d'une surveillance active

formalisée par le régime politique autoritaire et ancrée dans les pratiques. Les rues de Ho Chi Minh Ville assument donc un ensemble de fonctions variées et constituent en cela un laboratoire d'analyses urbaines particulièrement riche.

Carte 3



- 17 Cette mise en perspective diachronique atteste de la grande capacité d'assimilation de modèles de rue de Ho Chi Minh Ville et la richesse de ses usages. Mais c'est aujourd'hui la congestion de cette voirie qui retient l'attention des autorités de cette ville extrêmement dense. Certains quartiers des districts centraux et péri-centraux ont en effet aujourd'hui une densité parmi les plus élevées au monde comptant près de 100 000 habitants par kilomètre carré, mais la densité moyenne sur la totalité de l'agglomération – qui comprend également des districts ruraux – y est d'environ 9 000 habitants par kilomètre carré⁹. La volonté actuelle de modernisation de la voirie par les autorités invite alors à interroger la place que peut avoir la voie héritée et ses usages dans les projets contemporains de renouvellement de la ville.

Modernisation urbaine et recomposition des échelles de la rue

- 18 La volonté étatique de rénovation et de planification urbaine est au cœur de la « Politique du Renouveau », présentée comme levier du développement du pays. La ville vietnamienne, en tant que catalyseur de la nouvelle économie de marché, est alors considérée en « transition » et la rue, forme urbaine élémentaire, se voit assigner un rôle

de fleuron de la modernisation urbaine, ce qui tend à remettre en question sa conception morphologique ainsi que les usages qui lui étaient jusqu'alors associés.

Modéliser la rue vietnamienne de demain : une « rue générique¹⁰ » en devenir ?

- 19 Représenter la ville de demain est une pratique totalement banalisée à Ho Chi Minh Ville où les projets s'affichent souvent dans l'espace urbain lui-même, quel que soit le décalage entre la ville réelle et la ville projetée. La prolifération d'images informatisées présente une ville organisée par de larges avenues desservant des immeubles de grande hauteur. Les rues rêvées des projets ne cherchent pas à s'ancrer dans la culture vietnamienne mais dans une ville aseptisée, aux normes internationales et le changement d'échelle qui leur est imposé en conditionne les nouveaux usages.

Illustration 5 - Projet d'aménagement pour le district périurbain Sud de Nhà Bè



Source : Publicité dans le quotidien Thanh Niên du 19 février 2009

- 20 Les projets assignent un nouvel usage exclusif à la rue : celui de gérer les flux de circulation toujours plus intenses et de desservir ainsi les îlots riverains porteurs d'une nouvelle architecture qui tend à se verticaliser au nom de la modernité. Si des éléments de verticalité émaillent déjà l'ancien centre colonial de Ho Chi Minh Ville – à l'image de différents hôtels de classe internationale ou de quelques tours de bureaux construites entre les années 1990 et 2000 - maquettes et imagerie de projets font de la verticalité le mode de production systématique de la ville, selon un modèle hérité des voisins singapouriens ou hong-kongais. Le gabarit de la voirie, proposé par les projets, s'inscrit en rupture avec la réalité du réseau existant et il est révélateur que sur les images de synthèse aucun piéton, vélo ou même mobylette ne soit jamais représenté : les rues sont

exclusivement réservées aux voitures et s'apparentent davantage à des voies qu'à des rues à proprement parler. Il est d'ailleurs fréquent que les concepteurs présentent leurs projets vides d'hommes et d'activités, très loin de l'ambiance urbaine de la grouillante Ho Chi Minh Ville. Le degré excessif de précision de ces projets urbains virtuels présente la contrainte de figer totalement les représentations sans permettre d'envisager leur évolution, ni même d'ailleurs une insertion dans le tissu urbain hérité.

- 21 Si les projets ne proposent plus que des modèles de rues de très grande dimension, c'est bien parce que la tour est omniprésente dans la vision future de la ville et depuis 1993 c'est d'ailleurs le projet de Thủ Thiêm qui constitue le cœur du schéma directeur et qui suscite aujourd'hui le plus de représentations. Thủ Thiêm est pour le moment la zone marécageuse pauvre et sous peuplée qui fait face au quartier colonial, sur l'autre rive du fleuve Saigon mais a été désignée comme futur emplacement du centre financier. Ce projet témoigne politiquement de la réhabilitation idéologique de la figure urbaine du centre des affaires, plus que jamais associé à la figure de la tour desservie par de larges artères.

Illustration 6 - Projet d'aménagement du futur centre des affaires de Thủ Thiêm



Source : site officiel du projet de Thủ Thiêm (www.thuthiem.hochiminhcity.gov.vn)

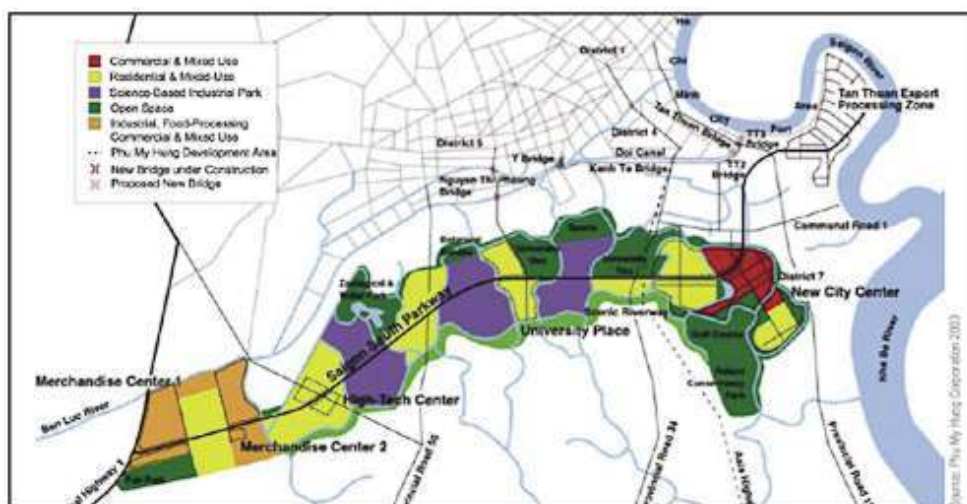
- 22 Il faut rappeler que ce projet de construction d'un centre d'affaires - de type « Central Business District » - de la rivière avait été proposé par les élites locales afin de protéger de la verticalisation le patrimoine bâti du quai sur la rivière de Saigon et le noyau colonial hérité. Ce projet, qui tarde encore à se mettre en place aujourd'hui, n'a cependant pas empêché le mitage du cœur historique par les tours qui s'y multiplient aujourd'hui. La volonté d'un changement radical du volume de la ville est devenu le leitmotiv des politiques et des projets d'aménagement publics.

- 23 Cette nouvelle échelle voulue pour la rue, articulée à la verticalisation de la ville, doit constituer un témoin de la mondialisation accrue dans laquelle s'est engagé le pays. La référence centrale en termes d'urbanisme et de planification reste indubitablement Singapour qui a fondé son développement sur le dynamisme de son centre d'affaires intégralement verticalisé tout en ayant affiché un autoritarisme sans faille dans la planification des logements. Cette importation de modèles va de pair avec la diversification des acteurs de l'urbain et l'omniprésence nouvelle des acteurs étrangers, qu'ils s'agissent de compagnies privées pourvoyeuses en investissements directs, d'organisations internationales ou de la multiplication des experts et consultants internationaux dans les bureaux d'études vietnamiens publics comme privés. Plus une rue est large, plus la verticalisation du bâti riverain est envisageable, et la rentabilisation de la parcelle à bâtir assurée. Les programmes d'élargissement ou de création de rues sont ainsi guidés par les opportunités foncières et les exigences des investisseurs privés plus que par un projet de ville structurant.
- 24 Ces nouvelles caractéristiques de la rue rêvée pour l'Ho Chi Minh Ville du « nouveau urbain » renvoient aux attributs de ce que l'architecte Rem Koolhaas nomme « la ville générique », une ville dont la conception serait semblable à celle des grands aéroports internationaux, calquée sur un modèle unique et mondialisé, sans identité propre en lien avec une forme urbaine particulière. La « rue générique » se rêve donc support de la verticalité, utilitaire et gère au mieux la circulation des flux qui l'emprunte, elle évacue alors toute recherche autour de la question des espaces publics comme lieux des pratiques sociales et de la construction d'une identité urbaine. Rem Koolhaas rappelle que « Some continents, like Asia, aspire to the Generic City ; others are ashamed by it (...) The Generic City has a (sometimes distant) relationship with a more or less authoritarian regime ».

La périphérie comme laboratoire de nouvelles échelles de la rue

- 25 Le schéma directeur de 1993 a conclu à la faible capacité d'évolution de la ville existante en mettant en avant la faible surface occupée par la voirie rapportée à la surface totale de la ville, ce ratio étant de l'ordre de 5 % à Ho Chi Minh Ville. La ville manque en effet cruellement de réserves foncières disponibles et ne dispose pas encore d'outils de gestion foncière permettant d'anticiper les besoins. Aussi, en réponse à la forte croissance de la population urbaine et aux impératifs de modernisation, les autorités ont-elles décidé de parier sur l'implantation de vastes nouveaux quartiers périphériques gagnés sur d'anciennes terres agricoles ou marécageuses. Ces nouveaux quartiers périphériques, reliés à la ville ancienne par d'imposantes infrastructures routières, permettent de concevoir des rues selon les normes de modernité qu'il semble impossible de mettre en place dans la ville héritée.
- 26 Le quartier satellite de Saigon South, ou Phú Mỹ Hưng, fut le premier exemple du genre, approuvé par le Premier ministre en 1994. Ce quartier, aujourd'hui largement implanté mais toujours en croissance, couvre l'imposante surface de 33 km², ce qui est bien supérieur aux quartiers centraux de Ho Chi Minh Ville, et fut conçu pour accueillir un million d'habitants.

Carte 4 - Carte de localisation de Phú Mỹ Hưng (Saigon South), dont le centre-ville est figuré en rouge



Source : carte extraite du Schéma Directeur élaboré par la Phu My Hung Corporation, 2003

- 27 C'est la « Phú Mỹ Hưng Corporation » qui fut en charge de la conception et de la mise en œuvre du projet. La voie express « Saigon South Parkway », longue de 18 km et reliant ce quartier sud à l'autoroute nationale n°1 et au port vers le Nord, constitue la colonne vertébrale du projet. Le droit d'usage du sol a été accordé à la Phú Mỹ Hưng Corporation en échange de la contribution de cette dernière à la réalisation de 50 % de cette voie express, nécessitant la réalisation d'une dizaine de ponts dans cette région deltaïque. Le gouvernement vietnamien qui accorde officiellement le statut de financeur à l'acteur privé étranger lui confie de fait également la conception de ce projet et des compétences qui sont juridiquement de son ressort.
- 28 L'objectif de profits immédiats de la société privée a rencontré l'objectif des autorités urbaines d'ancrer au plus vite la ville dans la modernité internationale. Par conséquent, le choix a été de concevoir ce quartier à la seule intention des classes supérieures et des étrangers venus s'établir au Vietnam, selon des normes internationales ne prenant pas en compte la réalité des pratiques urbaines vietnamiennes. Le site internet officiel de Phú Mỹ Hưng vante « The first city model in Vietnam ». Cet exemple incarne donc la réalité de la privatisation urbaine et plus encore de la rue, perdant son statut d'espace public pour en devenir un simulacre, au nom de la sécurité et de la modernité qui passe par la prévention contre les populations indésirables, à commencer par les vendeurs de rue.

Illustration 7 - Nguyễn Đức Cảnh, exemple d'un nouveau modèle de rue aseptisée, Phú Mỹ Hưng



Source : Marie Gibert, février 2009

- 29 Le projet d'érection du centre financier de Thủ Thiêm dans le méandre marécageux à 300 mètres du centre actuel, de l'autre côté de la rivière Saigon, est un autre exemple de cette politique de modernisation urbaine passant par des constructions ex nihilo en périphérie d'Ho Chi Minh Ville. Mais, au-delà de ces deux grands projets intégrés, les tours ne cessent de s'égrainer dans la périphérie urbaine d'Ho Chi Minh Ville, principalement le long des voies de communication d'envergure nationale, notamment vers le Nord, le long de l'autoroute de Hanoi.

Renouveler la rue héritée

- 30 Alors que les panneaux de marketing urbain semblent annoncer l'avènement à Ho Chi Minh Ville de larges rues modernes et fonctionnelles desservant de nouveaux quartiers de tours, la réalité urbaine de la ville reste très majoritairement liée aux voies héritées, étroites et souvent congestionnées. Ces dernières nécessitent d'être adaptées aux exigences de la forte croissance urbaine et aux enjeux de la modernisation du pays.
- 31 Longtemps, les autorités se sont contentées de multiplier les rues à sens unique pour lutter contre la congestion, puis des artères structurantes du centre colonial ont été recalibrées, à l'image des avenues Nguyen Thi Minh Khai, Nguyen Hué ou de boulevards bordant la rivière de Saigon. Ce réaménagement de rues anciennes a été doublé d'un renouvellement du bâti riverain et les villas coloniales ont peu à peu laissé exclusivement place à des tours de bureaux ou commerciales neuves, de hauteur moyenne, de 10 à 15 étages. Les fonctions de ces rues se sont donc spécialisées et le patrimoine hérité a été largement sacrifié.

- 32 Les autorités urbaines ont ensuite amorcé une entreprise de modernisation de la ville par le biais de campagnes d'affichage et de propagande dans les rues et ruelles de Ho Chi Minh Ville visant à en encadrer et contrôler les usages sociaux. La modernisation de la rue passe d'abord par sa réglementation après des décennies d'autoproduction. La pratique du commerce de rue est ainsi doublement menacée par une volonté d'interdiction du pouvoir et par la configuration des nouvelles formes du bâti dotées de systèmes de climatisation imposant techniquement leur cloisonnement et la fin de leur communication directe avec l'espace de la rue.
- 33 C'est dans cette optique de modernisation que le gouvernement vietnamien a souhaité mettre en place le Programme National de Renouvellement Urbain (Vietnam Urban Upgrading Program), en partie financé par la Banque Mondiale et dont l'implantation incombe aux autorités de chaque district à Ho Chi Minh Ville. Le volet central de ce programme prévoit l'élargissement de chaque ruelle de la ville. Le recensement des ruelles et l'installation de panneaux de numérotation à l'entrée de chacune en a constitué la première étape. Aujourd'hui, sous le numéro de ruelle figure une largeur exprimée en mètres qui ne correspond nullement à la réalité du gabarit de la ruelle. Il s'agit en fait de la largeur envisagée afin de rehausser le standard pour satisfaire les normes élaborées dans le cadre du schéma directeur.

Illustration 8 - Ruelle ouvrant sur la rue Nam Kỳ Khởi Nghĩa (district 3)



Il est prévu que la largeur de cette ruelle passe à six mètres dans le cadre du Programme National de Renouvellement Urbain.

Source : Marie Gibert, mars 2009

- 34 Cependant, faute de financements et d'outils urbanistiques et juridiques opératoires, ce programme, voté il y a une dizaine d'années, tarde encore à être implanté tant la réalité urbaine et sociale des quartiers hérités est complexe. La tentation est alors grande pour

les autorités de ne pas intégrer la composante socio-économique dans la conception de leurs projets, centrés sur des aspects purement techniques, avec pour leitmotiv l'élargissement systématique des ruelles afin de permettre d'élever la hauteur du bâti et de rentabiliser un foncier faisant l'objet d'âpres convoitises. La pression est en effet exacerbée par la situation problématique de pénurie de réserves foncières. L'inflation des prix du foncier participe des recompositions de la riveraineté avec le changement rapide du profil social de certaines rues, dans une ville qui commence à se polariser, en termes d'écart sociaux. La recomposition du profil social d'une rue se lit notamment par la multiplication des sièges d'entreprises dans des bâtiments qui étaient traditionnellement voués à la fonction résidentielle. Il y a dans ce cas une évolution des fonctions de la rue et donc des pratiques qui lui sont associées. Même dans le cas de rues restant résidentielles et commerçantes, la multiplication à l'entrée des maisons des grilles en fer forgé, souvent lourdement sculptées et ornées, traduit une volonté de se couper de l'espace social de la rue pour se replier sur l'espace du privé.

Illustration 9 - Exemple de ruelle, donnant dans la rue Nguyễn Huy Tưởng (district de Bình Thạnh), où l'espace du privé s'est coupé de l'espace de la rue



Source : Marie Gibert, mars 2009

- 35 L'écart se creuse ainsi entre les riverains capables d'assumer le coût des travaux et ceux dont la maison déjà très étroite ne peut supporter l'élargissement de la rue. On trouve ainsi des cas de logements littéralement coupés en deux après l'élargissement d'une voie et les expulsions de riverains se multiplient dans le cadre de ce programme, déstabilisant socialement et économiquement une importante frange de la population, contrainte de quitter habitation et souvent quartier d'implantation, sans réel support étatique. La modernisation des rues est donc pensée officiellement en termes de rupture : rupture dans les pratiques urbaines, mais aussi en termes d'échelles des projets d'aménagement de la voirie.
- 36 Face à cette réalité, des instituts d'études urbaines et organisations non gouvernementales étrangères ont souhaité proposer des projets pilotes ayant pour ambition de corréliser modernisation de la voirie et développement. Ces projets considèrent alors la rue comme un objet global où s'articulent des usages variés qu'il convient de préserver et même d'optimiser dans le respect de chacun des acteurs. Il s'agit

non plus de renouveler le profil des rues mais de le réhabiliter à partir de ses propres caractéristiques. L'implantation du projet de la Coopération Technique Belge (CTB) de rénovation urbaine dans le quartier du canal Tân Hóa-Lò Gò - dans le district 6 - est emblématique de ce choix. Rejetant totalement l'idée de la table rase, les équipes de recherche ont constitué des bases de données complètes pour appréhender les caractéristiques du quartier et en faire le point de départ de la modernisation. Un quartier pilote de 166 familles a fait l'objet d'enquêtes socio-économiques et d'un bilan concernant les infrastructures manquantes ou défectueuses des ruelles, en termes de drainage des eaux usées, de collecte des déchets, d'accès à l'eau ou à l'électricité. Un des objectifs a été de fournir à chaque habitation une numérotation le long des rues afin de lui garantir une reconnaissance officielle. En effet, les rues de ce quartier, né d'une urbanisation spontanée, n'avaient jamais été cartographiées.

Illustration 10 - Exemple de ruelle réhabilitée avec adduction d'un réseau d'égouts, autour du canal de Tân Hóa-Lò Gò



Source : Site internet officiel du projet « Tân Hóa-Lò Gò, Sanitation and Urban Upgrading », Coopération Technique Belge au Vietnam

- 37 La population a été invitée à participer à l'élaboration du projet et un bâtiment a été prévu sur site pour accueillir les familles délogées pour les besoins du projet, en prenant en compte les pratiques de ces habitants et leurs sources de revenus. Doté de trois étages, le bâtiment a été muni de coursives extérieures formant des lieux de sociabilité traditionnellement associés à la rue. Un garage pour rentrer les stands des vendeurs ambulants a même été pensé. L'équipe du projet a par ailleurs choisi de garder les collecteurs informels de déchets et d'institutionnaliser leur pratique pour rendre le nettoyage des rues plus efficace et générer des revenus fixes à ces collecteurs dont on a modernisé l'outil de travail.
- 38 Ce type de projets de réhabilitation de la rue prenant en compte les pratiques urbaines des riverains reste cependant très minoritaire et n'est que peu valorisé dans le discours

des autorités urbaines qui cherchent avant tout à élever le profil urbain de Ho Chi Minh Ville, même si cela nécessite de modifier radicalement les échelles de la rue et d'introduire de véritables coupures dans le tissu urbain.

Composer avec les nouvelles échelles de la rue

La rue vietnamienne à l'épreuve de la tour

- 39 « Jusqu'où la rue ? » interroge en introduction l'ouvrage de l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM)¹¹ en proposant une série de clichés photographiques en décalage avec l'image classique de la rue, comme un tunnel piétonnier suspendu entre deux tours. Le rythme avec lequel commencent à s'édifier les bâtiments de grande hauteur à Ho Chi Minh Ville, que ce soit dans l'ancien quartier colonial et surtout dans les nouveaux quartiers périphériques où l'implantation de cette forme urbaine est systématisée, invite à penser la recomposition de la rue à l'ombre des tours devenues symptomatiques du développement urbain asiatique.
- 40 Les implantations de quartiers de tours étant encore extrêmement récentes à Ho Chi Minh Ville, seul le quartier de Phú Mỹ Hưng, déjà vieux d'une dizaine d'années, offre le recul nécessaire pour considérer les recompositions socio-spatiales de la rue à l'ombre de la tour. Le choix quasi systématique de la tour y a présidé au choix de concevoir de larges avenues, complétées par des réseaux d'allées privées desservant les différentes tours d'une parcelle. Il en est de même pour les nouvelles zones pavillonnaires basses du projet qui attirent également les riches familles vietnamiennes : la rue est uniquement un outil fonctionnel au service de l'efficacité des réseaux et n'est pas vouée à être l'objet d'une appropriation et d'une occupation particulière. Un système de gardiennage privé a été instauré à différentes échelles, dans les aires de résidence et même au rez-de-chaussée de chacune des tours d'habitations ou de bureaux. L'accès à toutes les aménités du site est payant et même la prise de clichés photographiques dans le quartier est hautement contrôlée. Aucun vendeur ambulant n'est ainsi présent dans les rues de Phú Mỹ Hưng. De ce fait, c'est souvent le vide qui qualifie l'espace de la rue qui n'est plus qu'un espace de transit utilitaire au pied des tours, dans ce quartier périphérique conçu ex nihilo. La sociabilité s'y déplace dans les parcs de loisirs et sportifs privés où la mixité sociale est alors fortement altérée. Le commerce, pourtant caractéristique de l'identité urbaine vietnamienne, ne s'expose donc plus dans la rue mais dans des *malls* et autres centres commerciaux dont l'organisation en interne tente de réinterpréter la forme urbaine de la rue en affublant les couloirs et autres escalators de noms et en proposant des plans du centre commercial à la manière d'un plan de ville.

Quand la population se réapproprie les nouvelles échelles de la rue et les nouveaux volumes de la ville

De l'usage vietnamien des malls

- 41 Les citoyens vietnamiens s'approprient le *mall*, figure de la modernité commerciale, en la réinterprétant selon leurs propres pratiques et codes culturels et l'on ne peut parler d'un simple transfert de modèle. Les pratiques de ces espaces de la modernité sont locales avec par exemple l'organisation de cérémonies et rencontres publiques dans les vastes

halls et les prises de vue pour les photos de mariage effectuées parfois sur les parkings qui sont de fait appropriés et détournés de leur fonction première. Le centre commercial fonctionne comme un lieu de découvertes où l'on va se promener en famille, souvent sans aucune intention ou capacité financière d'acheter, et il ne se substitue pas encore à l'usage des marchés de rues, restant plus faciles d'accès et pourvoyeurs des produits quotidiens. Par ailleurs, dans chacune des tours édifiées, le rez-de-chaussée est toujours voué à accueillir des activités commerciales et il demeure alors une forme de culture de la rue, même dans les nouveaux quartiers périphériques, à la différence d'autres métropoles asiatiques comme Hong Kong où ne restent souvent au niveau du sol que les fonctions logistiques, les autres fonctions ayant migré au niveau du premier étage, ce qui a nécessité la mise en place d'un système de passerelles pour piétons suspendues au dessus des infrastructures routières.

De l'invention de « la rue verticalisée »

- 42 Les populations relogées dans des tours suite à une expropriation de leur quartier d'origine vivent une rupture importante dans leur mode de vie, perdant tout à la fois leur quartier, support des réseaux sociaux, leur logement et bien souvent leur commerce qui occupait le rez-de-chaussée du logement. Pourtant, dans le cadre même de cette rupture importante, les citadins parviennent souvent à instaurer une forme de continuité dans leurs pratiques urbaines et sociales. Les bâtiments de grande hauteur invitent ainsi à interroger la naissance de la « rue verticalisée » que représente le système de desserte inhérent à chaque tour. Escaliers, couloirs et paliers tendent à endosser le rôle plus traditionnel joué par les rues dans la ville héritée. Il n'est pas rare que les familles relogées dans une tour vivent avec la porte de leur appartement ouverte, devisant dans les couloirs avec leurs voisins et laissant jouer les enfants sur les paliers. Certains ont même installé sur ces paliers de petits stands de restauration et autres salons de coiffure. Ces pratiques ne sont pourtant pas possibles dans tous les types de tours et se retrouvent davantage dans les tours éparées du péricentre, plus que dans le quartier intégré de Phú Mỹ Hưng où la surveillance privée règne et ne permet pas ce type d'appropriation de l'espace.
- 43 Ces pratiques donnent à penser que Ho Chi Minh Ville n'est encore en rien une ville « générique » telle que la définit Rem Koolhaas et que les citadins tendent à s'inviter une fois de plus dans la production urbaine. Cependant, on manque encore de recul pour mesurer si l'appropriation de la rue à l'ombre de la tour par les habitants va donner lieu à des aménagements surajoutés et non prévus dans les projets initiaux, comme ce fut le cas dans le passé avec l'importation de la forme urbaine des logements collectifs, les KTT, sur le modèle socialiste¹². C'est une hypothèse que l'on peut néanmoins formuler et qu'il serait intéressant de mettre à l'épreuve du temps.

Conclusion

- 44 À Ho Chi Minh Ville, l'heure est officiellement à la transition urbaine, porteuse d'enjeux identitaires, politiques, sociaux mais aussi économiques accrus dont la rue se fait le révélateur, au sens photographique du terme. Entre pragmatisme et rêve de modernité triomphante, les rues à Ho Chi Minh Ville sont en quête de modèles à réinterpréter. Les volumes de la ville se recomposent et élèvent la physionomie d'une ville historiquement

basse et marchande. La municipalité mise sur les projets spectaculaires implantés en périphérie pour réinventer une identité urbaine vietnamienne à la mesure de sa nouvelle intégration mondiale, alors même que les habitants contribuent à la recomposition de la rue héritée par le biais de leurs pratiques quotidiennes. Ces usages réinventés se font témoins d'une rue qui porte en elle le potentiel de son évolution, même dans le cadre de recompositions radicales.

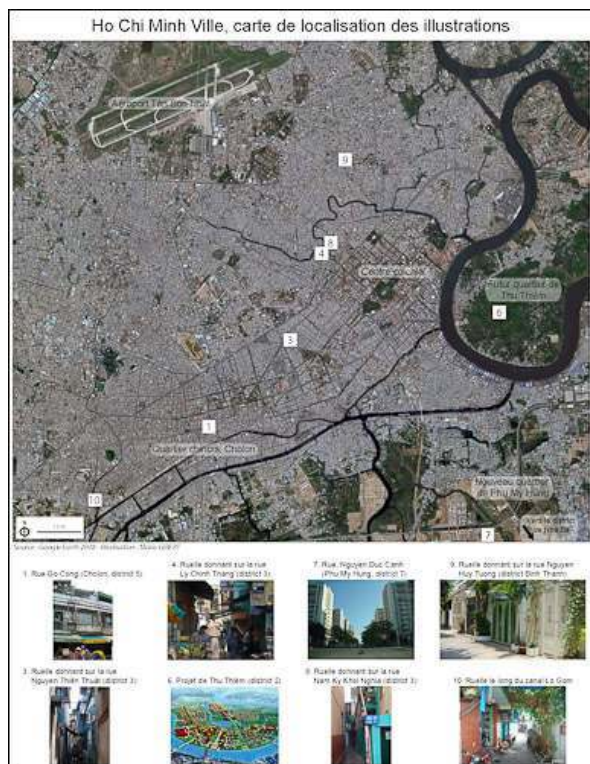
BIBLIOGRAPHIE

- Ascher F., Appel-Muller M. (dir.), 2007. *La rue est à nous...tous !* Vauvert, Au Diable Vauvert, 308 p.
- Berque A. (dir.), 2008. La ville se refait-elle. *Revue Géographie et cultures*, n°65, Paris, L'Harmattan, 142 p.
- Brès A., 2006-2007. De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. In *Revue Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 66-67, p. 87-95.
- Burlat A., 2001. *Processus institutionnels et dynamiques urbaines dans l'urbanisation contemporaine d'Ho Chi Minh Ville (1988-1998) : Planification, production, gestion des "secteurs d'habitat"*. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Lyon 2, 540 p.
- Castiglioni F., Cusset JM., Gubry P., Nguyễn T.T., Pham T.H. (dir.), 2006. *La ville vietnamienne en transition*. Paris, Karthala, IMV, PADDI, 314 p.
- Cavaillé F., 1999. *L'expérience de l'expropriation, appropriation et expropriation de l'espace*. Paris, Association des Études Foncières, 222 p.
- CB Richard E., quarter 1-2008. *Ho Chi Minh City : the lotus blossoms*. CBRE Research, 9 p.
- Charmes E., 1998. Entre la rue résidentielle et le boulevard, le cas des soi à Bangkok. *Revue Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 34, Marne-la-Vallée, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, p. 4-20.
- Coudroy de Lille L., 2007. Quel statut urbanistique pour la ville héritée ? In Dupont V., Heuzé D.G. (eds), *La ville en Asie du Sud*. Paris, Editions EHESS, 440 p.
- Drummond L., 2000. Street scenes : practices of public and private space in urban Vietnam. *Urban Studies*, Vol. 37, n° 12, p. 2377-2391.
- Dupuy G. (coord.), 2006-2007. La rue entre réseaux et territoires. *Revue Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 66-67, Marne-la-Vallée, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 184 p.
- Ghorra-Gobin C., 2001. *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*. Paris, L'Harmattan, 265 p.
- Goldblum C., 1987. *Métropoles de l'Asie du Sud-Est, Stratégies urbaines et politiques du logement*. Paris, L'Harmattan, 276 p.
- Goldblum C., 1996. Le compartiment chinois ou le passé recomposé, Facettes et enjeux de la requalification du centre ancien à Singapour. *Annales de la Recherche Urbaine*, n°72, p.68-77.

- Gourdon J.L., 2001. *La rue, essai sur l'économie d'une forme urbaine*. Paris, Editions de l'Aube, 285 p.
- Gubry P. (dir.), 2002. *Ho Chi Minh Ville et Hanoi, populations et migrations intra urbaines*. Programme de Recherche Urbaine pour le Développement, IRD, ISTED, GEMDEV, p.3.
- Hartingh de B., 2002. « Viet Nam in the 20th century: From models to singularity ». *Vietnam Social Sciences*, n°88, p. 19-24.
- Ho Chi Minh City People's Comity, Urban Planning Institute of Ho Chi Minh City, Nikken S., 2007. *The study on the adjustment of HCMC Master Plan up to 2025, Final Report*. HCMV, 346 p.
- Koolhaas R., Mau B., 1997. *S,M,L,X*. Office of Metropolitan Architecture, New York, Monacelli Press, p. 1248-1263.
- Lim W.S.W., 2005. *Asian Ethical Urbanism, A radical postmodern perspective*. Singapour, World Scientific Publishing Company, 276 p.
- Lim W.S.W., 2008. *Asian Alterity : with special reference to architecture and urbanism through the lens of cultural studies*. Singapour, World Scientific Publishing Co., 318 p.
- Nguyen L., 2004. Le renouveau des projets urbains au Vietnam : exemples de réalisations à Ho Chi Minh Ville. In Gironde C., Maurer J.L. (dir.), *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle. Bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*. Paris, Karthala, IUED, CRAM, p. 257-276.
- Pedelahore de Loddis C., 2003. Tribulations d'un modèle architectural dominé, le Compartiment vietnamien. In *Espaces et Sociétés*, n°113/114, 2-3 /2003, l'Harmattan, Paris, p. 89-108.
- Paquot T. (dir.), 2007. Dossier « Rues des Cités ». *Urbanisme*, n°353, p. 54-68.
- Région Rhône Alpes, Comité populaire de Ho Chi Minh Ville, octobre 2006. *Atelier sur la planification et la gestion des ressources foncières*. HCMV, 42 p.
- Robin R., 2009. *Mégapolis, les derniers pas du flâneur*. Paris, Stock, 408 p.
- Sanjuan T. (dir.), 2003. *Les grands hôtels en Asie : Modernité, dynamiques urbaines et sociabilité*. Paris, Publications de la Sorbonne, 272 p.
- Shannon K., 2002. Tabula Rasa Urbanism: City Extensions in Vietnam. *Dialog*, n°2, p. 4-8.
- Tôn N.Q.T., 2002. Changement culturel dans les banlieues d'Ho Chi Minh Ville à la fin du XX^{ème} siècle. *Vietnam social sciences*, n°90, p. 45-52.
- Waibel M., 2004. The development of Saigon South new urban area, a sign of increasing internationalization and polarization in Vietnamese society. *Pacific News*, n°22, p. 10-13.
- Waibel M., 2006. The production of Urban Space in Vietnam's Metropolis in the course of Transition : Internationalization, Polarization and newly emerging lifestyles in Vietnamese society. *Dialog*, n°89-2, p. 43-48.
- Sélection de sites internet
- Comité populaire de Ho Chi Minh Ville : <http://www.hochiminhcity.gov.vn/eng>
- Banque Mondiale sur le financement du Projet National de Rénovation Urbaine au Vietnam : <http://web.worldbank.org/external/projects/main?Projectid=P070197&Type=Overview&theSitePK=2748750&pagePK=64283627&menuPK=2804957&piPK=64624210&enableDHL=TRUE>
- Site officiel du projet de Thu Thiem : <http://www.thuthiem.hochiminhcity.gov.vn/english/index.php>
- Site officiel du nouveau quartier de Phu My Hung : <http://www.phumyhung.com.vn/>

Site officiel du projet de réhabilitation du canal de Tan Hoa-Lo Gom, Coopération Technique Belge : <http://www2.btcctb.org/thlg/en/upgrading.htm>

ANNEXES



Source : Google Earth 2008 - Réalisation : Marie Gibert

NOTES

1. Cette qualification fait directement référence au boom immobilier que connaît la ville depuis les années 1990, voir par exemple CB Richard E., quartier 1-2008. Ho Chi Minh City : the lotus blossoms. CBRE Research, 9 p.
2. Les traditions chinoises comme hollandaises ont en effet pour point commun une activité marchande qui maximalise l'accès à la voie ou au canal, ce qui impose la forme de la maison tube dans les villes d'Asie du Sud-Est comme à Amsterdam.
3. Goldblum C., 1987. *Métropoles de l'Asie du Sud-Est, Stratégies urbaines et politiques du logement*. Paris, L'Harmattan, p. 14.
4. D'après Bouchot J., 1927. *Documents pour servir à l'histoire de Saigon, 1859 à 1865*. Saigon, Portail, 525 p.
5. Burlat A., 2001. *Processus institutionnels et dynamiques urbaines dans l'urbanisation contemporaine d'Ho Chi Minh Ville (1988-1998) : Planification, production, gestion des "secteurs d'habitat"*. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Lyon 2, p. 71.
6. Les migrations en ville sont le fruit direct de la guerre qui fait rage dans les campagnes, de la politique d'urbanisation soutenue menée par les Américains, puis de l'afflux de réfugiés cambodgiens au début des années 1970.

7. Brès A., 2006-2007. De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. In *Revue Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, n° 66-67, p. 87-95.
 8. Seule la période communiste avait vu la mise en place d'un modèle doctrinal urbain mono-orienté, interdisant en particulier la pratique du commerce libre. Coquilles vides, les rues ont ainsi perdu leur fonction commerçante historique l'espace d'une décennie. Mais le commerce a repris ses droits depuis la période d'ouverture économique du pays initiée durant les années 1980.
 9. Source des données chiffrées : Gubry P. (dir.), 2002. *Ho Chi Minh Ville et Hanoi, populations et migrations intra- urbaines*. Programme de Recherche Urbaine pour le Développement, IRD, ISTED, GEMDEV, p. 3.
 10. L'expression est tirée de : Koolhaas R., Mau B., 1997. *S,M,L,XL*. Office of Metropolitan Architecture, New York, Monacelli Press, p. 1248-1263.
 11. Ascher F., Appel-Muller M. (dir.), 2007. *La rue est à nous...tous !*. Vauvert, Au Diable Vauvert, p. 10-11.
 12. Sur ces questions, se référer aux travaux de Christain Pedelahore de Loddis, notamment Pedelahore de Loddis C., 2003. *Tribulations d'un modèle architectural dominé, le Compartiment vietnamien*. In *Espaces et Sociétés*, n°113/114, 2-3 /2003, l'Harmattan, Paris, p. 89-108.
-

RÉSUMÉS

Cet article se propose de faire de la rue un objet géographique permettant de lire les recompositions socio-spatiales de Ho Chi Minh Ville, à l'heure de la politique volontariste de renouvellement urbain des autorités. C'est à partir d'un double héritage étranger que la trame urbaine de Ho Chi Minh Ville s'est ensuite auto-développée pendant trois décennies donnant naissance à des rues étroites, support d'un bâti dense et bas, lieu de pratiques urbaines multiformes. La redéfinition contemporaine de l'échelle de ces rues, devant permettre la verticalisation du bâti riverain, invite alors à interroger les différentes modalités de renouvellement de la rue ainsi que la réappropriation de cette dernière par les citoyens.

This article considers the streets of Ho Chi Minh City as an original geographical object of research that allows to read the socio-spatial restructuring of the city in the current context of urban renewal official policies. The urban fabric network of Ho Chi Minh City is first and foremost a double foreign inheritance from both the Chinese and the French periods. It then developed by itself during three decades. This urban history led to the development of a very dense network of narrow alleys, with multiform urban functions. The current official redefinition of the streets scale aims to allow for the verticalisation of the buildings environment. Then, these projects of street renewal enable us to examine the various modalities of street renewal and its new appropriation by the urban citizens.

INDEX

Mots-clés : espace public, Ho Chi Minh Ville, renouvellement urbain, riveraineté, rue

Keywords : Ho Chi Minh City, local resident, public space, street, urban renewal

AUTEUR

MARIE GIBERT

Marie Gibert est doctorante en géographie à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UMR
PRODIG marie_gibert@hotmail.com