



HAL
open science

**Des métropolisations en concurrence : le développement
des périphéries urbaines de la région de Hô Minh Ville
(Vietnam) sous l'effet de la création de zones
industrielles**

Khac Minh Tran

► **To cite this version:**

Khac Minh Tran. Des métropolisations en concurrence : le développement des périphéries urbaines de la région de Hô Minh Ville (Vietnam) sous l'effet de la création de zones industrielles. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2019. Français. NNT : 2019PA01H102 . tel-02530103

HAL Id: tel-02530103

<https://theses.hal.science/tel-02530103v1>

Submitted on 2 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE

U.F.R. DE GÉOGRAPHIE

ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS : *ESPACES, SOCIÉTÉS, AMÉNAGEMENT*

U.M.R. 8586 PRODIG

Des métropolisations en concurrence :
le développement des périphéries urbaines de la région de
Hô Chi Minh Ville (Vietnam)
sous l'effet de la création de zones industrielles



Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie
Présentée et soutenue publiquement le 12 septembre 2019

Khac Minh TRAN

Sous la direction de Monsieur Thierry SANJUAN (professeur des universités, Université Paris 1
Panthéon-Sorbonne) et Madame Marie GIBERT-FLUTRE (maître de conférences,
Université Paris Diderot)

Membres du jury :

M. François BOST, Professeur, Université de Reims Champagne-Ardenne

M. Philippe CADÈNE, Professeur, Université Paris Diderot

Mme Marie GIBERT-FLUTRE, Maître de conférences, Université Paris Diderot

Mme Manuelle FRANCK, Professeur, Institut National des Langues et Civilisations Orientales

Mme Thi Thanh Hiên PHAM, Professeur, Université du Québec à Montréal

M. Thierry SANJUAN, Professeur, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Remerciements

Mes remerciements s'adressent d'abord au Professeur Thierry Sanjuan, pour son encadrement attentif, ses conseils avisés et ses relectures rigoureuses. Sans son soutien sans faille, ce travail de recherche n'aurait jamais pu être achevé.

Je suis infiniment reconnaissant envers Marie Gibert, qui m'a accompagné tout au long de mon parcours, depuis la réalisation de mon mémoire de master jusqu'aux derniers instants de ma thèse. Ce travail s'est indéniablement nourri de ses conseils, de son esprit critique et de ses expériences du terrain vietnamien.

Je tiens à remercier l'ensemble des enseignants de l'UFR de géographie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, pour leur soutien pendant mes premières années d'enseignement. Je suis redevable à M. Serge Weber, à M. Matthieu Delage et à tous les collègues de l'UFR de Sciences humaines et sociales de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, qui m'ont accordé leur confiance. Leur soutien m'a permis d'achever ce manuscrit dans les meilleures conditions.

Je tiens à remercier l'ensemble de l'équipe du projet Binh Duong Livable City, en particulier Pham Thai Son et Doan Truc Quynh. Ce travail de recherche s'est nourri des expériences de terrains, des discussions passionnantes, des découvertes que j'ai eu la chance de pouvoir faire à leurs côtés. Mes remerciements s'adressent également à tous les chercheurs de France qui m'ont soutenu durant mon parcours. Je pense en particulier à M. Géraud Magrin, directeur du laboratoire Prodig, et à Mme Sylvie Fanchette, directrice de recherche au laboratoire Cessma, qui m'ont permis de présenter mon travail.

Je suis reconnaissant envers les membres du Paddi pour leur soutien lors de mes premiers séjours de recherche à Hô Chi Minh Ville. Je pense en particulier à Mme Fanny Quertamp, directrice du Paddi, ainsi qu'à Thuý, à Morgane et à Cúc. Mes chaleureux remerciements vont à Clément Musil pour ses conseils avisés, ses expériences de terrains et sa bonne humeur. Ce texte doit beaucoup à la richesse des sorties de terrain réalisées à ses côtés.

Je tiens à remercier tous mes amis vietnamiens de France et en particulier Khoa, Cường, Quang Anh, Dũng, Thịnh Tô et My, Việt, qui resteront associés dans ma mémoire aux souvenirs joyeux ayant ponctué mon aventure. Mes amitiés vont également à Alberto, Ephraïm, Mihyar, Ronan, Rémi, Alejandro, Lucile, Quentin, Emmanuel, Suzy, Grégor. Comme l'écriture de ce texte fut solitaire et épuisante, leur bonne humeur et leur soutien m'ont permis de surmonter toutes les difficultés. Mes pensées s'adressent également à mes amis de lycée Mai et Đức, qui m'ont accueilli chaleureusement lors de mes séjours à Saigon.

Je tiens par ailleurs à adresser mes sincères remerciements à nouveau à Ephraïm et à Rémi, qui ont accepté de relire les chapitres de ce texte. Sans leur relecture attentive et leurs remarques avisées, ce travail n'aurait jamais pu être achevé.

Enfin, tous mes remerciements s'adressent à mes parents et à ma grand-mère pour m'avoir accueilli à Saigon et encouragé dans mon projet. Leur soutien et leur bienveillance furent les éléments clés qui ont permis la réussite de ce travail de recherche. Toutes mes pensées vont également à ma famille en France, à mon oncle Hùng et en particulier à mon grand frère Khắc Việt, ma belle-sœur Trân et mon neveu Việt Huy, qui seront associés aux souvenirs de mes séjours savoyards réalisés tout au long de l'écriture de ce texte.

Je souhaite dédier ce travail à la mémoire de mon grand-père Đai, qui m'a transmis son amour des langues et de l'écriture. Sans ses encouragements, je n'aurais jamais pu trouver le courage de partir étudier en France.

Remarques préliminaires

Note concernant la traduction des termes en vietnamien

Dans l'objectif de faciliter la prononciation des mots vietnamiens, j'ai fait le choix d'enlever tous les signes diacritiques propres à la langue vietnamienne. Voici quelques exemples :

Mot avec les signes diacritiques	Mot simplifié
Hồ Chí Minh	Hô Chi Minh
Bà Rịa Vũng Tàu	Ba Ria Vung Tau
việt cộng (combattant révolutionnaire au sud du pays durant la guerre du Vietnam)	viêt công
tổ dân phố (îlot d'habitations en milieu urbain)	tô dân phô

Concernant les termes désignant les différents échelons de gestion administrative, les organismes gouvernementaux, les ministères et les départements techniques, j'ai fait le choix de les traduire entièrement en français afin de simplifier la lecture. Par exemple, les termes de *quận* (district urbain appartenant à une municipalité spéciale) et de *thị xã* (district urbain d'une province) sont communément traduits en « district ». Le terme de *phường* est traduit en « sous-district »

Note sur les entretiens

Les entretiens réalisés dans le cadre de ce travail n'ont pas fait l'objet d'enregistrement audio, ce qui est susceptible de gêner les personnes interrogées. En effet, les retranscriptions écrites présentées dans ce texte sont donc le résultat d'une traduction vers le français à partir des notes prises en vietnamien.

J'ai fait le choix de garder l'anonymat de toutes les personnes interrogées, allant des habitants locaux aux fonctionnaires employés dans des départements techniques et dans des comités populaires.

Les photos de couverture présentent la zone industrielle Nhon Trach I (photo de gauche, prise en 2018) située dans le district de Nhon Trach de la province de Đông Nai et la ville nouvelle de Thu Thiêm (photo de droite, prise en 2018) située dans le district 2 de Hồ Chí Minh Ville.

Sommaire

Remerciements	1
Remarques préliminaires	3
Sommaire	5
INTRODUCTION.....	7
PREMIÈRE PARTIE. DES HÉRITAGES URBAINS ET INDUSTRIELS AU DÉVELOPPEMENT CONTEMPORAIN.....	53
CHAPITRE I. Les héritages urbains et industriels (1859-1985).....	55
CHAPITRE II. Le développement urbano-industriel à l’heure de l’ouverture économique depuis les réformes du <i>Đôì Moi</i>	99
CHAPITRE III. Le développement urbano-industriel de Hô Chi Minh Ville et des pôles émergents.....	131
DEUXIÈME PARTIE. LES RECOMPOSITIONS SPATIO-FONCTIONNELLES COMME MOTEUR DE LA CONSTRUCTION RÉGIONALE	193
CHAPITRE IV. L’émergence d’une nouvelle mosaïque paysagère sous l’effet de du développement urbano- industriel.....	195
CHAPITRE V. La recomposition des jeux d’acteurs du développement à l’heure de la métropolisation...273	
CHAPITRE VI. La fragmentation du territoire régional sous l’effet de la métropolisation	343
TROISIÈME PARTIE. DE LA MISE EN CONCURRENCE INTERPROVINCIALE AUX DÉFIS DE LA MÉTROPOLISATION	381
CHAPITRE VII. Des trajectoires diversifiées de métropolisation sous l’effet de la concurrence interprovinciale.....	383
CHAPITRE VIII. Les défis institutionnels, sociaux et environnementaux de la métropolisation	451
CHAPITRE XI. L’impossible gouvernance métropolitaine.....	501
CONCLUSION.....	527
Annexes	541
Sources et références bibliographiques.....	545
Table des figures.....	589
Table des matières.....	599

Introduction

À partir de la fin des années 1980, sous l'effet des réformes du *Đôì Moi* (Renouveau), le Vietnam connaît de profondes transformations qui reconfigurent son système économique et son organisation territoriale. L'industrialisation globalisée, le développement du secteur de l'immobilier et la construction de nombreuses infrastructures d'envergure transforment en profondeur le paysage, le fonctionnement économique et le tissu socio-démographique des villes vietnamiennes. Les plus grandes villes comme Hanoi, Hô Chi Minh Ville, Haiphong, Danang sont aujourd'hui devenues les moteurs de l'économie nationale et contribuent à accélérer l'intégration du pays aux circuits mondiaux.

Depuis les années 2000, la trajectoire d'urbanisation des villes vietnamiennes évolue rapidement au rythme de l'intégration du Vietnam dans l'économie mondiale. Les grandes villes du pays comme Hanoi et Hô Chi Minh Ville entrent progressivement dans la première phase de la métropolisation. Si l'industrialisation globalisée joue toujours un rôle déterminant dans l'économie des grandes régions urbaines du Vietnam, de nouvelles fonctions de commandement apparaissent et transforment certaines périphéries en nouveaux pôles de développement.

Si les zones industrielles du pays accueillent principalement des industries légères, les métropoles cherchent aussi à développer les secteurs des nouvelles technologies, ce qui conduit au développement de certaines technopoles dans les périphéries émergentes. La réorientation de l'économie périurbaine se traduit également par la création de multiples projets immobiliers. Grâce à la construction de multiples infrastructures de transport, l'interconnexion entre les territoires se renforce, ce qui se traduit non seulement par une continuité paysagère mais aussi par des liens d'interdépendance entre les périphéries et les villes-centres. Au-delà des limites administratives préexistantes, les provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville forment aujourd'hui la plus grande dorsale urbano-industrielle du Vietnam.

Le développement de la région de Hô Chi Minh Ville n'est pas un processus uniforme. En l'absence de mécanismes de gouvernance régionale, les provinces membres élaborent leurs propres stratégies économiques, ce qui conduit à une diversification de trajectoires de développement au sein de cette région urbaine. Afin de saisir la complexité et la diversité des trajectoires de développement, notre recherche tend à identifier et à

caractériser les mécanismes de développement des périphéries sous l'effet de l'industrialisation globalisée.

Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, en raison des possibilités limitées de renouvellement des villes-centres, les provinces membres¹ concentrent leurs efforts sur le développement de certaines périphéries. Il s'agit d'un processus qui associe la création de zones industrielles et d'infrastructures d'envergure au développement de zones urbaines nouvelles, allant des zones résidentielles de quelques hectares à des mégaprojets de villes nouvelles. Au rythme de la restructuration de l'appareil productif local, le tissu socio-démographique des périphéries métropolitaines évolue en profondeur. En parallèle de l'arrivée de nombreux migrants, qui sont pour la plupart employés dans les zones industrielles, le développement de multiples projets immobiliers, principalement destinés à la classe moyenne supérieure, contribue à accentuer la ségrégation socio-spatiale au sein des périphéries de cette région urbaine.

Le développement des infrastructures d'envergure permet de redéfinir le paysage urbain et de renforcer l'interconnexion entre les pôles de développement. Enfin, de nouvelles dynamiques d'acteurs émergent. Comme l'ouverture de l'économie vietnamienne a permis aux entreprises étrangères et aux consultants internationaux de participer au développement, certaines firmes nationales, bénéficiant du soutien des autorités publiques, s'emparent aujourd'hui du domaine de la promotion immobilière. En l'absence de mécanismes efficaces de gouvernance régionale, les provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville se retrouvent en concurrence, ce qui contribue à fragmenter le développement régional et à accentuer les inégalités territoriales.

I. De Saigon à la région de Hô Chi Minh Ville, l'histoire d'une région au centre de l'émergence du Vietnam

Depuis le XVIII^e siècle, la plus grande région urbaine du Vietnam se développe au rythme de son intégration dans le système mondial. L'histoire urbaine de Hô Chi Minh Ville et des provinces voisines est avant tout fondée sur une urbanisation complexe, dont la trajectoire

¹ La province est l'échelon administratif le plus important au Vietnam. Le pays se subdivise en 58 provinces et 5 municipalités spéciales dépendantes du gouvernement central. La superficie des provinces vietnamiennes varie entre 800 km² (province de Bac Ninh) à 16 500 km² (province de Nghê An). La province montagneuse du Nord de Hung Yên est la moins peuplée (110 000 habitants) et la municipalité spéciale de Hô Chi Minh Ville compte en 2016 plus de 8 millions d'habitants, soit la province la plus peuplée du pays. Les provinces vietnamiennes sont chacune gouvernées par un conseil populaire (corps législatif), un comité populaire (corps exécutif) et les départements décentralisés des ministères.

est non seulement déterminée par l'importance du réseau préexistant des villes marchandes chinoises et par la colonisation française, mais aussi par la complexité des conjonctures géopolitiques qu'a connues le pays durant la dernière moitié du XX^e siècle.

1. Les héritages urbains et économiques de la ville de Saigon-Cholon

Entre 1859 et 1945, l'intégration du Vietnam dans l'économie mondiale s'accélère sous l'effet de la colonisation française. Dans le but de protéger leurs intérêts économiques et géostratégiques face aux concurrents comme l'Empire britannique², les autorités coloniales ont fait de Saigon la capitale politico-administrative et économique de la Cochinchine (dont le territoire correspond aujourd'hui au Sud du Vietnam). La population municipale s'est accrue de 33 000 en 1859 à 184 000 en 1900, avant d'atteindre plus d'un million en 1945³. Sous l'effet de la mise en place des politiques coloniales, alors que Saigon-Cholon s'est rapidement développée, les inégalités se sont accentuées entre les élites et la classe populaire, ainsi qu'entre la ville-centre et les périphéries rurales.

La localisation de Saigon au carrefour des routes maritimes reliant l'Asie orientale à l'Asie du Sud, à l'Europe et à l'Amérique, a permis à la France de maintenir un *statu quo* avec d'autres puissances coloniales en Asie du Sud-Est. Poursuivant une stratégie d'exploitation des richesses locales, la création du port de Saigon, en synergie avec des dispositifs commerciaux chinois à Cholon, a permis de développer le commerce international, notamment avec la France métropolitaine⁴. En s'appuyant sur son secteur commercial dynamique, Saigon se trouve au cœur de la structuration d'une économie coloniale à vocation extravertie.

Sur le plan de l'urbanisme, le développement de Saigon-Cholon se démarque des villes vietnamiennes développées avant la colonisation, qui sont considérées comme des villes « aux fonctions incomplètes et mal coordonnées »⁵. Les villes construites par les dynasties vietnamiennes jouent avant tout le rôle des places fortes et des pôles politico-administratifs. Comme la riziculture occupe une place centrale dans l'économie du pays, les villes vietnamiennes ont principalement accueilli des activités artisanales et de commerce.

² Koninck, Rodolphe de, *L'Asie du Sud-Est*, Paris, Armand Colin, 2012, p 66.

³ Lê, Thi Huong, « La population de Hô Chi Minh Ville », in P. Gubry, dir., *Population et développement au Vietnam*, Paris, Karthala, 2000, p. 266.

⁴ Colin, Elicio, « Saigon, grand port d'exportation des riz », Paris, *Annales de géographie*, 1926, 196, p. 380-382 ; Naud, Albert, « L'exportation des grands produits agricoles indochinois », Paris, *Annales de géographie*, 1930, 217, p. 50-60.

⁵ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Le phénomène urbain dans le Viêt Nam traditionnel », Bordeaux, *Cahiers d'outre-mer*, 1993, 184, p. 419 et 424.

La planification de Saigon-Cholon se démarque des villes vietnamiennes construites avant la colonisation française par trois caractéristiques.

Premièrement, la fonction de défense et de commerce international est intégrée dans le développement de la ville. En 1862, l'élaboration du plan Coffyn, considéré comme le premier schéma directeur de la capitale cochinchinoise, a permis d'orienter l'urbanisation de cette ville selon un plan en damier avec son noyau central tourné vers la rivière de Saigon. Cette organisation spatiale favorise le développement des activités portuaires et le déploiement des dispositifs de défense le long des principales voies fluviales de la région.

Deuxièmement, les autorités coloniales ont l'ambition de transformer Saigon en une capitale régionale. À partir des années 1860, Saigon a connu des transformations profondes avec la mise en place de grands travaux, conduisant à la création de multiples équipements et infrastructures d'envergure⁶. La construction de réseaux de canalisation, de chemins de fer interprovinciaux et de tramways, ainsi que la l'implantation de nombreux édifices administratifs, hôpitaux, écoles et parcs s'inscrivent dans cette logique de modernisation urbaine.

La troisième orientation urbanistique imposée par les autorités coloniales consiste à créer une séparation spatiale entre le centre-ville colonial, le comptoir chinois de Cholon et les districts péricentraux. Certains grands travaux comme la construction d'un grand canal de dédoublement le long de l'Arroyo chinois ont par exemple permis d'améliorer la connexion intra-urbaine, notamment entre la ville coloniale et Cholon. Pourtant, les districts péricentraux restent largement ruraux, dépourvus d'infrastructures modernes et majoritairement réservés à la population locale. Jusqu'à nos jours, des contrastes paysagers issus de ces héritages coloniaux restent visibles à Hô Chi Minh Ville.

2. La ville de Saigon-Cholon au centre des premières dynamiques de construction régionale du Sud-Vietnam

Durant la période coloniale, on peut observer les premiers efforts de construction régionale, misant sur la mise en relation de Saigon et des provinces voisines. Profondément marquée par une prédominance des activités agricoles⁷, la région du Sud-Vietnam se transforme profondément sous l'effet de l'installation de grandes infrastructures routières et portuaires. Inscrites dans une logique de construction régionale, les stratégies de l'autorité coloniale ont

⁶ Koninck, Rodolphe de, *L'Asie du Sud-Est*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 67 et 322.

⁷ Gourou, Pierre. « La population rurale de la Cochinchine », Paris, *Annales de géographie*, 1942, 285, p. 7.

permis de créer des infrastructures techniques capables d'appuyer l'industrialisation, a pris son essor à la fin de la colonisation.

Les premiers axes de communication régionaux ont permis de relier Saigon aux chefs-lieux des provinces voisines comme Thu Dâu Môt (qui correspond aujourd'hui à la province de Binh Duong), Biên Hoa (qui correspond aujourd'hui à la province de Đông Nai) et le cap Saint-Jacques (qui est aujourd'hui la ville de Vung Tau dans la province de Ba Ria Vung Tau). Le réseau de transport régional, majoritairement géré par des compagnies coloniales et françaises, est spatialement centralisé à Saigon⁸.

Quant aux infrastructures portuaires, en parallèle des ports fluviaux de Saigon-Cholon, celui du cap Saint-Jacques (actuellement la ville de Vung Tau), doté d'un rôle militaire et commercial stratégique⁹, est l'un des atouts qui permettant d'intégrer la région aux circuits commerciaux mondiaux. La centralisation à Saigon des axes de communications et l'importance d'un secteur portuaire tourné vers le marché mondial déterminent la trajectoire spatiale du développement de la région saïgonnaise.

3. L'urbanisation accélérée et les premières tentatives de création d'une région métropolitaine dans le Sud-Vietnam durant la période de guerre

Durant la période de guerre entre 1954 et 1975, Saigon et les provinces voisines ont connu un renforcement des liens régionaux préexistants. Pendant cette période, la trajectoire d'urbanisation du Sud-Vietnam se démarque de celle du Nord, qui s'inscrit dans une logique d'urbanisation strictement contrôlée et coordonnée par l'État.

À l'opposé du régime socialiste du Nord, qui favorise des processus d'industrialisation rurale et le développement des villes secondaires¹⁰, la République du Sud-Vietnam a mis en place des politiques en faveur des grands pôles urbains comme Saigon, Càn Tho et Danang. L'urbanisation rapide de Saigon, de Biên Hoa (qui correspond aujourd'hui à la province de Đông Nai) et de Thu Dâu Môt (qui correspond aujourd'hui à la province de Binh Duong) est la conséquence des politiques sécuritaires visant à contenir les

⁸ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies*. 1er volume. Indo-Chine, Afrique, Paris, Flammarion, 1908, p. 108 et 109.

⁹ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies*. 1er volume. Indo-Chine, Afrique, Paris, Flammarion, 1908, p. 109.

¹⁰ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Democratic Republic of Vietnam, 1954 to 1975-76 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 91.

activités des forces révolutionnaires dans la campagne¹¹. Sous l'effet de ces politiques, le déplacement forcé des paysans depuis les campagnes a directement contribué à la sur-urbanisation des grandes villes du Sud-Vietnam.

Avec la création des « zones militaires » autour des grands centres urbains et celle des « hameaux stratégiques » en périphéries des grandes villes, le taux d'urbanisation du Sud-Vietnam a atteint 40 % vers la fin de la guerre¹². Dans ce contexte géopolitique spécifique, l'explosion urbaine du Sud-Vietnam est avant tout l'une des conséquences de la guerre du Vietnam¹³. En parallèle de la multiplication des formes urbaines spontanées en périphéries des grandes villes de la région, ce processus a indirectement contribué à la construction régionale au sud du pays. La création des « zones militaires » et des grands axes de communication a permis d'améliorer l'interconnexion entre les provinces, notamment entre Saigon, Biên Hoa et les ports de Vung Tau. Par exemple, la construction de l'autoroute Saigon-Biên Hoa au début des années 1960 a marqué la création de l'un des plus grands axes de développement du Sud-Vietnam.

Malgré le contexte de guerre, l'idée de création d'une région métropolitaine se formulait progressivement depuis les années 1960. L'Agence du développement international des États-Unis a élaboré un programme de construction régionale à la demande du ministère des Travaux publics de la République du Sud-Vietnam¹⁴. Dans ce programme, les experts américains ont suggéré la création d'une région métropolitaine autour des deux centres urbains de Saigon et de Biên Hoa.

Avant même la formulation des premiers programmes de construction régionale, certaines industries manufacturières se développaient dans les années 1960 dans la région de Saigon. La stratégie d'industrialisation menée par le Sud-Vietnam a surtout conduit à la naissance de la zone industrielle de Biên Hoa, considéré comme la première zone industrielle du Vietnam, en 1963 dans la province éponyme. Comme les zones industrielles sont considérées comme des outils permettant d'intégrer le Sud-Vietnam à l'économie mondiale, l'État sudiste a cherché à coordonner l'industrialisation du pays¹⁵.

¹¹ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 153.

¹² Lê, Van Thanh, « L'urbanisation », in P. Gubry, dir., *Population et développement au Vietnam*, Paris, Karthala, 2000, p. 244.

¹³ Koninck, Rodolphe de, *L'Asie du Sud-Est*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 323.

¹⁴ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, 159 p.

¹⁵ Viêt-Nam Info Series 29: Biên Hoa Industrial Park, Viêt-Nam Bulletin, Saigon, Ambassade américaine au Vietnam, 1970, p. 4-70.

4. De la stagnation urbaine des années 1980 à l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville à l'heure de la mondialisation

À la suite de la réunification du pays en 1975, la région de Saigon a connu une période de stagnation urbaine jusqu'à 1986. Les politiques de désurbanisation menées par le régime socialiste ont contribué à reconfigurer de manière fondamentale la structure socio-démographique et les orientations spatiales des villes du Sud du Vietnam.

D'une part, le déplacement forcé des citadins organisé par le régime et les flux de retour des réfugiés de guerre ont contribué à réduire la population urbaine des villes du Sud du Vietnam durant cette période. Entre 1976 et 1991, 3,77 millions d'habitants majoritairement citadins ont été déplacés de manière forcée par l'État dans l'objectif de développer les « zones économiques nouvelles », qui sont majoritairement des territoires frontaliers, des enclaves montagneuses ou des régions agricoles faiblement peuplées¹⁶. Sous l'effet des politiques de désurbanisation, la population urbaine ne représente que 25 % de la population du Sud du Vietnam en 1979, contre 43 % à la fin de la guerre du Vietnam¹⁷. La ville de Saigon, rebaptisée Hô Chi Minh Ville en 1976, a connu elle-même le départ de plus d'un million d'habitants¹⁸.

D'autre part, l'évolution socio-démographique des villes du Sud est également liée à l'arrivée de populations en provenance du Nord, pour la plupart des fonctionnaires et des militaires. À Hô Chi Minh Ville, la période d'après-guerre a été marquée par l'intégration d'environ 700 000 fonctionnaires venus du Nord dont la présence a permis de prendre en charge le système administratif et certains secteurs productifs hérités du régime sudiste défunt¹⁹. Le caractère brutal et inefficace des politiques de désurbanisation s'est traduit par des flux de retour informel des citadins depuis les zones économiques nouvelles, qui ont engorgé les villes. En dernière analyse, la stagnation urbaine qu'a connue Hô Chi Minh Ville entre 1975 et 1986 a essentiellement conduit à la prolifération de l'urbanisation spontanée et à des mutations de la structure de la population urbaine du Sud-Vietnam.

¹⁶ Banister, Judith, *Vietnam Population Dynamics and Prospects*, Berkeley, Institute of East Asian Studies, University of California, 1993, p 31.

¹⁷ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

¹⁸ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

¹⁹ Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Dovert et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 340.

Malgré des mesures anti-urbaines Hô Chi Minh Ville a connu un accroissement de sa population urbaine, qui est passée de 2,37 en 1975 à 2,8 millions en 1989²⁰. La construction régionale a connu une période de stagnation avec des liens interprovinciaux affaiblis, voire brisés sous l'effet des mesures d'interdiction de déplacement et d'échange imposées par l'État sur l'ensemble du territoire national.

Les réformes du *Đôì Moi* (Renouveau) de 1986 représentent un tournant fondamental dans la trajectoire de développement de Hô Chi Minh Ville. Après une période de stagnation, le renouveau urbain de la région de Hô Chi Minh Ville est désormais lié à son essor industriel et à son intégration dans le système mondial.

Le développement de Hô Chi Minh Ville, progressivement intégrée à la mondialisation, et des grandes villes de la région est caractérisé par trois processus principaux : une verticalisation du tissu urbain, une industrialisation en lien avec la périurbanisation et l'introduction de nouvelles fonctions métropolitaines.

L'intégration de cette métropole nationale dans les circuits mondiaux s'appuie sur la multiplication des flux d'investissements directs étrangers. Le renouvellement du tissu urbain de Hô Chi Minh Ville est quant à lui lié à la multiplication de nouvelles formes urbaines génériques, introduites par les promoteurs privés, nationaux et étrangers. L'émergence économique et l'urbanisme de projet ont progressivement donné à la capitale économique du Vietnam l'aspect d'une métropole moderne, verticale et tournée à l'international.

Au rythme de l'industrialisation globalisée en lien avec l'urbanisation, une agglomération, qui réunit les provinces les plus développées du Sud du Vietnam, émerge. L'internationalisation de l'économie régionale, avec le développement d'industries de sous-traitance et exportatrices, transforme en profondeur les périphéries des provinces membres. Alors que l'implantation de nouvelles fonctions métropolitaines est récente et timide, l'industrialisation est la force motrice majeure de l'émergence des périphéries métropolitaines.

Contrainte par les possibilités limitées de réhabilitation des centres-villes, la région de Hô Chi Minh Ville connaît pourtant une transformation rapide et profonde de ses périphéries. Une approche par les périphéries émergentes nous permet de saisir non seulement des dynamiques communes de développement, mais aussi la diversité des modes

²⁰ Lê, Thi Huong, « La population de Hô Chi Minh Ville », in P. Gubry dir., *Population et développement au Vietnam*, Paris, Karthala, 2000, p. 266.

de métropolisation et leurs effets spatio-économiques sur le territoire, soit autant de facteurs qui déterminent la trajectoire de construction régionale du Sud du Vietnam.

II. Les périphéries urbaines, témoins de la métropolisation des régions urbaines en Asie

Identifiées comme l'objet d'étude central, les périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville se trouvent au cœur de trois processus principaux de recomposition socio-démographique, économique et spatiale. Le premier processus est celui d'une recomposition urbaine et fonctionnelle, avec la généralisation de nouveaux modes de production urbaine. En parallèle de la croissance urbaine impulsée par la mondialisation, de nouveaux modes d'organisation spatiale et de développement économique, comme les zones industrielles, s'introduisent progressivement dans la région de Hô Chi Minh Ville.

La deuxième recomposition consiste à transformer en profondeur les liens d'interdépendance entre les provinces et les relations entre les acteurs du développement au sein de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville. Les nouveaux groupes d'acteurs du développement jouent un rôle fondamental dans cette diversification des trajectoires d'émergence métropolitaine des provinces membres de cette région urbaine. Finalement, les périphéries témoignent d'un processus de fragmentation territoriale. Les inégalités socio-économiques s'accroissent entre les territoires développés et ceux en marge de la métropolisation.

Les trois processus de recomposition territoriale identifiés s'inscrivent dans les dynamiques communes de métropolisation en Asie orientale²¹. Afin d'éclairer les caractéristiques communes partagées par la région de Hô Chi Minh Ville et les métropoles asiatiques, il est incontournable d'établir un état de l'art de la métropolisation en Asie. Comment la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville et des villes d'Asie s'appuie-t-elle sur une synergie formée entre la périurbanisation et l'industrialisation sous l'influence de la mondialisation ?

La littérature scientifique sur le thème de l'émergence métropolitaine se construit par de nombreux travaux multidisciplinaires. Ce corpus, dont le fondement théorique est

²¹ Franck, Manuelle et Sanjuan, Thierry, « L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 13 et 14.

consolidé par des contributions anglo-saxonnes, surtout par les travaux sur la ville globale de Sassen²², est caractérisé par une diversité d'approches²³.

La première approche consiste à décloisonner la recherche sur les villes émergentes, en adoptant des thématiques fédératrices qui permettent une mise en relation entre le monde urbain développé du Nord et celui en émergence du Sud. La deuxième approche consiste à aborder les villes du Sud par leurs particularités et par leur diversité de trajectoires de métropolisation. Les travaux inspirés par la deuxième approche mettent l'accent sur certaines thématiques privilégiées : urbanisme de projet, liens fonctionnels et spatiaux entre la périurbanisation et l'industrie globalisée, fragmentation territoriale et ségrégation sociale dans les villes émergentes.

1. L'importance fondamentale de l'industrialisation dans l'émergence des grandes villes d'Asie

Sous l'effet des dynamiques d'industrialisation et d'internationalisation de l'économie régionale, les périphéries de Hô Chi Minh Ville et des provinces voisines se transforment rapidement et se dotent de nouvelles fonctions économiques. La périurbanisation de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise par une transformation profonde de ses paysages et de sa morphologie urbaine. Cette recomposition spatiale est intimement liée à une restructuration du système productif régional avec l'attribution de nouvelles fonctions aux espaces périphériques. De la construction de la première zone de nouvelles technologies dans les périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville à la création *ex nihilo* de la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong), les périphéries urbaines sont devenues le fer de lance de la métropolisation de la plus grande région urbaine du Vietnam.

Le processus d'industrialisation globalisée se trouve au cœur des dynamiques de recomposition métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville. L'émergence des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville s'appuie avant tout sur un processus d'industrialisation rapide et complexe. Ce modèle d'industrialisation se caractérise par une sélectivité sectorielle et spatiale importante. En raison du développement récent et timide de nouvelles fonctions métropolitaines, l'industrialisation globalisée reste la première force motrice de la métropolisation de cette région. Le corpus centré sur Hô Chi Minh Ville et son

²² Sassen, Saskia, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001, 408 p.

²³ Prévôt-Schapiro, Marie-France et Dureau, Françoise, « Les villes du Sud dans la mondialisation : des villes du "Tiers-monde" aux métropoles en émergence », in J-L. Chaléard, dir., *Métropoles aux Suds : le défi des périphéries ?*, Paris, Karthala, 2014, p. 34, 35, 36 et 37.

développement dans le contexte de l'industrialisation globalisée a donc une importance fondamentale, nous permettant saisir la complexité et la diversité des trajectoires de développement des métropoles d'Asie.

L'industrialisation représente avant tout un processus économique consistant à transformer le tissu économique et l'organisation sectorielle d'un territoire, en diminuant le poids de l'agriculture au profit des activités manufacturières. En réorganisant le fonctionnement économique d'un territoire, l'industrie permet également d'accélérer l'urbanisation des territoires concernés.

En adoptant une analyse économétrique, les dynamiques d'industrialisation stimulent l'urbanisation selon différentes modalités. Sous l'effet de l'industrialisation, les territoires urbains émergents s'organisent en un réseau de « consommation cities » et de « production cities »²⁴. Ces entités urbaines s'intègrent en conséquence dans un réseau mondial de circuits de matières premières et de biens industriels. Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, la plus grande ville du Vietnam joue le rôle d'un centre industriel national, qui produit des biens manufacturiers destinés au marché national et à l'exportation. En accélérant son intégration à l'économie mondiale, la région absorbe des flux d'importation de biens de consommation et de matières premières destinés aux besoins à la population et aux industries locales.

En recentrant notre analyse sur une perspective régionale, l'industrialisation constitue l'un des éléments fondamentaux de la primauté urbaine des métropoles asiatiques. Par exemple, le développement urbain et régional du delta de la rivière des Perles dans les dernières décennies du XX^e siècle s'est appuyé sur sa primauté industrielle, caractérisée par une industrialisation rapide et spatialement inégale²⁵. Ces dynamiques d'industrialisation sont renforcées grâce aux Zones économiques spéciales de Shenzhen et de Zhuhai, qui entretiennent des dynamiques transfrontalières avec Hong Kong. La région de Hô Chi Minh Ville, où l'industrialisation globalisée transforme de manière spatialement sélective les territoires, connaît-elle un développement fragmentaire marqué par les inégalités entre ses provinces côtières dynamiques et ses provinces périphériques enclavées ?

²⁴ Gollin, Douglas, Jedwab, Rémi et Vollrath, Dietrich, « Urbanization with and without Industrialization », Berlin, *Journal of Economic Growth*, 2016, 21, p. 36, 37 et 38.

²⁵ Sanjuan, Thierry, *À l'ombre de Hong Kong : le delta de la rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997, 314 p.

En Asie du Sud-Est, la transformation des « primate cities »²⁶ en régions métropolitaines est fondamentalement liée à l'accélération de l'industrialisation par l'internationalisation des économies nationales. L'industrialisation contemporaine a d'abord permis à l'Asie du Sud-Est de se désengager progressivement des relations de dépendance économique envers d'anciens pays colonisateurs occidentaux et de renforcer les liens de coopération transnationale²⁷. Sous l'effet de la nouvelle division internationale du travail, l'industrialisation des pays d'Asie s'inscrit dans la construction d'un système régional hiérarchisé, entre les pays développés, les Nouveaux pays industrialisés et les pays ateliers, qui appuient leur développement sur les industries légères à vocation exportatrice. Pour les pays asiatiques émergents comme le Vietnam, la modernisation des industries légères et l'introduction des secteurs de nouvelles technologies s'inscrivent dans la logique du « modèle du vol d'ois sauvages », développé par l'économiste Kaname en 1962²⁸.

Terry McGee a mis l'accent sur l'importance des industries manufacturières dans le développement des espaces périphériques en Asie. Les industries manufacturières jouent un rôle fondamental dans la construction des régions métropolitaines d'Asie. Les flux migratoires en provenance de la campagne, l'industrialisation des périphéries et la construction d'infrastructures d'envergure se combinent dans la construction de corridors de développement, qui façonnent l'essor de futures régions métropolitaines²⁹. Des villes-centres réhabilitées aux périphéries en voie d'industrialisation, les corridors de développement se construisent au gré de l'émergence des *desakota*. Considéré non seulement comme un espace d'interface entre les villes et la campagne, le *desakota* implique également un processus de transformation où les dynamiques urbano-industrielles pénètrent en milieu rural, et y coexistent avec les activités agricoles traditionnelles. Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, les zones industrielles, considérées comme le fer de lance de l'économie régionale, jouent également le rôle d'un front d'urbanisation, qui intègre les districts périphériques dans le territoire métropolitain.

²⁶ McGee, Terry G., *The Southeast Asian City: a Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia*, Oakland, Praeger, 1967, 204 p.

²⁷ Forbes, Dean, « Metropolis and Mega Urban Region in Pacific Asia », Hoboken, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 1997, 88, p. 457.

²⁸ Kaname, Akamatsu, « A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries », Chiba, *The Developing Economies*, 1962, 1, p. 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18.

²⁹ McGee, Terry G., « The Emergence of “Desakota” Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

2. À l'heure de la mondialisation, les recompositions fonctionnelles et spatiales des périphéries urbaines au cœur de la métropolisation

Dans le contexte contemporain de la mondialisation et de la modernisation des industries nationales, les périphéries des régions urbaines d'Asie du Sud-Est entrent progressivement dans le processus de métropolisation. L'émergence métropolitaine des grandes villes d'Asie se caractérise en général par trois dynamiques de recomposition fonctionnelle : la restructuration du secteur secondaire, l'attribution de nouvelles fonctions métropolitaines et l'intensification des dynamiques de maritimisation et de développement transfrontalier.

En premier lieu, le secteur secondaire connaît deux mutations importantes, qualifiées par Dieter Ernst de « systemic globalisation » et « extended outsourcing »³⁰, dont les conséquences fondamentales sont la formation de chaînes mondialisées de production industrielle et la généralisation de la sous-traitance. Ensuite, les firmes transnationales remplacent progressivement le rôle des États développementistes dans le contrôle et la régulation des industries nationales³¹. Entre un interventionnisme étatique et une libéralisation totale de son économie, l'État vietnamien, notamment à travers le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, a élaboré une stratégie de développement ambiguë. Alors que l'État vietnamien emploie de multiples mesures au profit des acteurs privés, la croissance économique ne lui permet plus de conserver sa légitimité politique. De l'exclusion sociale des classes populaires à la multiplication des conflits fonciers, la légitimité politique de l'État-Parti s'érode progressivement, ce qui remet en question la durabilité du modèle de l'économie de marché à orientation socialiste.

Deuxièmement, l'attribution de nouvelles fonctions métropolitaines contribue à la recomposition matérielle des métropoles asiatiques. L'émergence des villes globales se traduit par une hyperconcentration de certaines activités économiques³², notamment du tertiaire supérieur et des industries de nouvelles technologies. Les nouvelles fonctions métropolitaines sont introduites dans des centres-villes réhabilités en quartiers d'affaires, dans des villes nouvelles et dans des zones tertiaires en périphérie des métropoles³³.

³⁰ Dieter, Ernst, *From Partial to Systemic Globalization: International Production Networks in the Electronics Industry*, Berkeley, Berkeley Roundtable on the International Economy, 1997, p 62.

³¹ Felker, Greg B., « Southeast Asian Industrialisation and the Changing Global Production System », Londres, *Third World Quarterly*, 2003, 24, p. 255-282.

³² Sassen, Saskia, « *The Global City: Introducing a Concept* », Providence, *Brown Journal of World Affairs*, 2005, 11, p. 27-43.

³³ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 14, 15 et 16.

En dernière analyse, la métropolisation se caractérise également par le renforcement des dynamiques transfrontalières et transnationales. La maritimisation des économies nationales et la création de corridors transfrontaliers sont les phénomènes les plus révélateurs de ce processus. Avec l'implantation des ports maritimes au service de l'industrie exportatrice, la maritimisation des économies nationales a permis d'accélérer la métropolisation des grandes villes d'Asie³⁴. L'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville trouve ses forces motrices à la fois dans la construction de la région du Grand Mékong et dans les stratégies de développement orientées vers ses espaces littoraux. De la construction de nouveaux axes régionaux de communication à la modernisation du secteur portuaire régional, la région de Hô Chi Minh Ville emploie de multiples stratégies économiques et d'aménagement au service de l'internationalisation de son économie.

3. L'industrialisation en lien avec l'urbanisme de projet et les nouvelles échelles de l'urbanisation

La transition urbaine des grandes villes asiatiques représente d'abord un changement dans les logiques de développement. Cette transition se caractérise par deux points fondamentaux : la redéfinition des échelles de l'urbanisation et le renforcement et la généralisation de l'urbanisme de projet. L'émergence des périphéries des régions métropolitaines asiatiques illustre l'importance fondamentale de ces deux processus dans la recomposition contemporaine des territoires urbains en Asie.

La multiplication des flux de capitaux sous l'effet de la mondialisation contribue à reconfigurer en profondeur les dynamiques d'urbanisation en Asie. L'entrée massive des investissements directs étrangers et la marchandisation du secteur immobilier, qui était précédemment contrôlé par l'État, représentent les deux phénomènes les plus révélateurs. Les programmes publics du logement sont progressivement remplacés par des modes de développement immobilier privés et internationalisés.

Jusque-là peu touchées par les dynamiques d'urbanisation de masse, les périphéries des grandes villes sont le théâtre principal de l'urbanisme de projet. L'urbanisme de projet, inspiré dans la plupart des cas des logiques de production urbaine privées et commercialisées, se caractérise par la création *ex nihilo* de nouvelles zones urbaines. Ces nouvelles zones urbaines, séparées du tissu urbain préexistant, conduit dans de nombreux

³⁴ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 12, 13 et 14.

cas à la ségrégation socio-spatiale entre la population locale et les nouveaux habitants issus des classes moyennes supérieures.

L'urbanisme de projet si'introduit progressivement dans l'économie métropolitaine par un processus subtil à travers lequel les logiques de privatisation remplacent le rôle traditionnel de l'État dans la planification urbaine. En conséquence, la participation extensive d'acteurs non étatiques dans le développement urbain s'exprime par la multiplication de partenariats publics-privés et par l'octroi d'aides internationales pour la réalisation de mégaprojets d'infrastructures³⁵. Incarnant l'urbanisme de projet, les dynamiques de privatisation représentent un nouveau « régime de production urbaine », qui introduit de nouvelles dynamiques spatiales transgressant même les particularités locales et nationales³⁶. L'urbanisme de projet contribue également à faire évoluer l'espace public et les pratiques sociales qui s'y associent³⁷. Les modes privés d'aménagement d'espaces publics contribuent à la naissance de nouvelles formes d'organisation socio-spatiale, dans lesquelles le public et le privé s'imbriquent dans un jeu d'acteurs complexifié³⁸. De l'exemple de la région métropolitaine de Manille³⁹ à celui de Jakarta⁴⁰, l'urbanisme de projet est à l'origine de multiples enjeux fonciers, financiers et de gouvernance, qui participent à remettre en question le rôle des autorités publiques dans la production urbaine en Asie.

Les dynamiques de périurbanisation, pilotées par l'urbanisme de projet, contribuent à créer de nouvelles échelles de l'urbanisation en Asie. Le nouveau « régime de production urbaine » que décrit Charles Goldblum, s'appuie sur la mise en circulation de capitaux fonciers et de promotions, sur des formes urbaines génériques, ainsi que sur de nouveaux modes de mobilités urbaines⁴¹. À l'échelle micro-locale, les nouvelles formes urbaines mondialisées se généralisent et se juxtaposent au tissu urbain préexistant. Une redéfinition

³⁵ Shatkin, Gavin, « The City and the Bottom Line: Urban Megaprojects and the Privatization of Planning in Southeast Asia », Californie, *Environment and Planning A*, 2008, 40, p. 388.

³⁶ Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 373 et 374.

³⁷ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Viêt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, 675 p.

³⁸ Hogan, Trevor, Bunelle, Tim, Pow, Choon-Piew, Permanasari, Eka et Morshidi, Sirat, « Asian Urbanisms and the Privatization of Cities », Londres, *Cities*, 2012, 29, p. 59-63.

³⁹ Ortega, Arnisson A.C., « *Desakota* and beyond: Neoliberal Production of Suburban Space in Manila's Fringe », Londres, *Urban Geography*, 2012, 33, p. 1118-1143.

⁴⁰ Firman, Tommy, « The Restructuring of Jakarta Metropolitan Area: a "Global City" in Asia », Londres, *Cities*, 1998, 15, p. 229-243.

⁴¹ Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 375, 376, 377, 378, 379 et 380.

spatiale et fonctionnelle des périphéries métropolitaines conduit à des transformations à l'échelle régionale, qui dépassent dans plusieurs cas les limites administratives préexistantes.

À l'échelle micro-locale, l'avènement de l'urbanisme de projet a redéfini l'ensemble des mécanismes de production urbaine. La généralisation de nouvelles formes urbaines représente l'un des caractères fondamentaux de cette évolution. Selon Mike Douglass, l'émergence de nouvelles formes urbaines en Asie est liée à la conjonction de deux nouvelles logiques relationnelles : l'avènement des acteurs globaux et la redéfinition des relations entre l'État, la société civile et les acteurs économiques⁴². Avec le recul de l'État, la population et les acteurs économiques non étatiques sont devenus deux forces motrices déterminantes de la production urbaine en Asie. Introduit au Vietnam à la fin des années 1990, l'urbanisme de projet, qui a connu son premier succès en 1997 avec la création de la zone urbaine nouvelle de Phu My Hung (Hô Chi Minh Ville), devient un véritable vecteur de la mondialisation du système de production urbaine longtemps contrôlé par l'État⁴³.

Les dynamiques d'urbanisme de projet représentent une logique de rentabilisation de ressources foncières et d'investissements. L'enregistrement spatial de l'urbanisme de projet se caractérise par une généralisation de formes urbaines spécifiques, allant des condominiums de grande hauteur aux centres commerciaux⁴⁴. Enfin, la transformation des périphéries urbaines s'accélère au gré de la formation d'une alliance entre les promoteurs privés et les autorités publiques⁴⁵. En s'associant aux promoteurs, l'État se sert des projets immobiliers comme outil de renouvellement urbain et de rééquilibrage territorial.

Dans le contexte de l'Asie du Sud-Est, la mutation des marges métropolitaines représente avant toute une articulation entre les espaces ruraux et les espaces urbains, qui s'inscrit dans une logique de construction régionale. Selon Terry McGee, la structuration des espaces périphériques se subdivise en deux processus parallèles. Il s'agit d'abord d'une périurbanisation accélérée des marges limitrophes des pôles de croissance. Ensuite, les

⁴² Douglass, Mike, *East Asian Urbanization: Patterns, Problems and Prospects*, Stanford, Asia/Pacific Research Center, coll. « Urban Dynamics of East Asia Research Project », 1998, p 23, 24, 26, 27 et 28.

⁴³ Douglass, Mike et Huang, Liling, « Globalising the City in Southeast Asia: Utopia on the Urban Edge – the Case of Phu My Hung, Saigon », Penang, *International Journal of Asia Pacific Studies*, 2007, 3, p. 16, 17 et 18.

⁴⁴ Dick, Howard W. et Rimmer, Peter, « Beyond the Third World city : the New Urban Geography of South-East Asia », Californie, *Urban Studies*, 1998, 35, p. 2312 et 2313.

⁴⁵ Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 375.

espaces ruraux se transforment progressivement en *desakota* sous l'influence de l'implantation de nouvelles activités urbaines et industrielles⁴⁶.

Sous l'impact des dynamiques de la mondialisation, la transformation des régions urbaines d'Asie est non seulement accélérée, mais également de plus en plus complexifiée. Caractérisée par une multiplication des flux d'échanges territoriaux, l'émergence métropolitaine des régions urbaines d'Asie redéfinit en profondeur les relations ville-campagne⁴⁷. Au cœur de ce processus, la configuration centre-périphérie s'efface progressivement au profit d'un polycentrisme régional, qui s'appuie sur les *desakota*, sur les nouvelles centralités productives et sur la nouvelle répartition de la population.

Enfin, les dynamiques de transformation à l'échelle locale et régionale sont emboîtées dans un processus global. L'espace urbain d'Asie est passé de l'ère des « primate cities », qui jouent un rôle important dans l'économie et dans le système urbain d'un pays, à celle des régions métropolitaines, dont la construction dépend de logiques polycentriques et des dynamiques de mondialisation. Des « primate cities »⁴⁸ aux « extended metropolitan region » et « mega-urban regions »⁴⁹, la contribution de McGee et ses associés a permis d'élaborer une analyse systémique de l'espace urbain d'Asie, qui s'ouvre sur les perspectives régionales et les enjeux de la mondialisation.

Les processus de recomposition de l'espace urbain d'Asie sont essentiellement caractérisés par trois éléments. Premièrement, l'industrialisation et l'urbanisme de projet représentent les forces motrices principales de l'urbanisation contemporaine. Deuxièmement, les dynamiques mondialisées omniprésentes fédèrent les métropoles d'Asie dans une trajectoire commune d'émergence métropolitaine. Troisièmement, la métropolisation implique l'émergence de nouvelles échelles d'urbanisation, ce qui conduit à l'expansion des pôles et des corridors de développement au-delà des limites administratives préexistantes. Le développement des périphéries de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville s'inscrit-il dans les dynamiques fédératrices que connaît l'espace

⁴⁶ McGee, Terry G., « The Emergence of “Desakota” Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

⁴⁷ Marcotullio, Peter et Lee, Yok-Shiu, « Urban Environmental Transitions and Urban Transportation Systems: a Comparison of the North American and Asian Experiences », Liverpool, *International Development Planning Review*, 2003, 25, p. 325-54.

⁴⁸ McGee, Terry G., *The Southeast Asian City: a Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia*, Oakland, Praeger, 1967, 204 p.

⁴⁹ McGee, Terry G., « Managing the Rural-Urban Transformation in East Asia in the 21st Century », Berlin, *Sustainability Science*, 2008, 3, p. 155-167 ; McGee, Terry G., *The Spatiality of Urbanization: the Policy Challenges of Mega-urban and Desakota Regions of Southeast Asia*, Bangi, Institute for Environment and Development, Universiti Kebangsaan Malaysia, 2009, 66 p.

urbain d'Asie ? Comment situer le cas vietnamien par rapport à d'autres régions métropolitaines asiatiques ?

III. Approcher la construction métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville par l'émergence de ses périphéries urbano-industrielles

1. L'émergence des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, une trajectoire de développement unique

Depuis les réformes du *Đôì Moi*, le Vietnam a connu une croissance économique rapide grâce à une industrialisation à orientation exportatrice et une urbanisation accélérée. Malgré des résultats globalement positifs, la modernisation du pays reste, malgré sa rapidité remarquable, territorialement inégale. Sous l'effet de la libéralisation, la diversification des trajectoires de développement implique l'arrivée de nouveaux acteurs et secteurs productifs au sein de l'économie nationale⁵⁰. Si Hanoi et Hô Chi Minh Ville deviennent aujourd'hui des métropoles nationales, la plupart des villes provinciales restent en marge de la métropolisation, ce qui témoigne de la divergence des trajectoires urbaine au Vietnam. Entrées dans la première phase de la métropolisation, les métropoles vietnamiennes ont certaines caractéristiques spécifiques, liées aux héritages historiques et au système politique monopartite du Vietnam.

En premier lieu, le caractère spécifique de la métropolisation des villes vietnamiennes est lié à la hiérarchisation territoriale construite au fil de l'histoire du pays⁵¹. De l'urbanisation au service de l'économie coloniale aux politiques anti-urbaines menées durant les années 1980, une hiérarchie territoriale s'est progressivement construite et a contribué à complexifier le développement des villes vietnamiennes. Au cœur de la divergence de trajectoires d'urbanisation, la primauté donnée aux plus grandes villes du pays comme Hanoi et Hô Chi Minh Ville a conduit à une polarisation des activités économiques et des flux migratoires à l'intérieur de celles-ci. La primauté urbaine de ces villes se renforce aujourd'hui sous l'effet de la métropolisation, au détriment des villes secondaires et des enclaves montagneuses et frontalières.

En parallèle de la construction spécifique du territoire national, les liens d'échanges régionaux sont particulièrement faibles. Par conséquent, le développement du pays est

⁵⁰ Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Viêt Nam : les "nouveaux territoires" d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 162 et 163.

⁵¹ McGee, Terry G., « The Urban Future of Vietnam Reconsidered », Tokyo, *The Journal of Ritsumeikan Geographical Society*, 2008, 12, p. 3, 4, 5 et 6.

bipolarisé entre la région de Hanoi et celle de Hô Chi Minh Ville⁵². La coopération entre les régions est affaiblie par des stratégies concurrentielles et isolationnistes menées par certaines provinces.

Selon Terry McGee⁵³, l'urbanisation du Vietnam est caractérisée par une combinaison entre la métropolisation et les dynamiques de macrocéphalie urbaine. En effet, ce phénomène conduit, sous l'effet d'une croissance démographique soutenue, à des problèmes aggravés de congestion, de surcharge d'infrastructures et de pénurie de services urbains.

La métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville se démarque de celle de Hanoi avant tout par ses spécificités industrielles. Alors que l'industrialisation de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville s'appuie principalement sur ses zones industrielles, le développement industriel de Hanoi se caractérise par une dualité entre l'industrie manufacturière exportatrice et de sous-traitance, et l'industrie rurale. À l'origine des systèmes de production artisanaux villageois, les clusters d'industries rurales en périphérie de Hanoi forment avec les industries mondialisées un espace de développement à plusieurs vitesses⁵⁴. En parallèle des modalités particulières d'industrialisation, l'émergence des périphéries de Hanoi se caractérise aussi par des enjeux fonciers, de gouvernance et des conflits d'intérêt entre les sociétés villageoises et les nouveaux acteurs du développement⁵⁵.

Malgré un développement territorialement inégal, certains centres urbains secondaires du pays entrent aujourd'hui dans la première phase de la métropolisation, qualifiée d'émergence « en mode mineur »⁵⁶. Son caractère « mineur » se traduit par un développement urbain et industriel à ampleur modérée et territorialement sélectif. La métropolisation « en mode mineur » ne s'inscrit que partiellement dans une logique

⁵² Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Viêt Nam : les “nouveaux territoires” d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 167, 168 et 169.

⁵³ McGee, Terry G., « Urbanization in an Era of Volatile Globalization: Policy Problematiques for the Twenty-First Century », Berlin, *Workshop on Development Issues in the Twenty-first Century*, 1998, p. 4-5 ; McGee, Terry G., « The Urban Future of Vietnam Reconsidered », Tokyo, *The Journal of Ritsumeikan Geographical Society*, 2008, 12, p. 9 et 10.

⁵⁴ Fanchette, Sylvie, « Quand l'industrie mondialisée rencontre l'industrie rurale : Hanoi et ses périphéries, Vietnam », Paris, *Autrepart*, 2014, 69, p. 107 et 108.

⁵⁵ Fanchette, Sylvie, « Gestion foncière métropolitaine et confrontations entre société villageoise et État/province (delta du fleuve Rouge) », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 184-199 ; Fanchette, Sylvie, « Périurbanisation, libéralisation du marché foncier et villages d'artisans : le processus d'extension de Hanoi », Paris, *Espace géographique*, 2011, 40, p. 1-14 ; Fanchette, Sylvie, « Urbanisation administrative, *in situ* et métropolitaine : les contradictions spatiales de la gouvernance territoriale au Vietnam », Paris, *Revue internationale des études du développement*, 2017, 231, p. 91-121.

⁵⁶ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 17 et 18.

d'intégration internationale. Il s'agit principalement d'une logique de concurrence régionale d'une métropole secondaire avec les villes voisines, comme Danang qui entre en compétition avec la ville voisine de Huê⁵⁷.

La transformation de certaines villes secondaires vietnamiennes comme celle de Danang se traduit par une recomposition territoriale à orientation polycentrique. Parallèlement, les nouveaux territoires urbains formés sous l'effet de ce polycentrisme territorial connaissent une implantation de nouvelles fonctions métropolitaines et des dynamiques d'urbanisme de projet.

Le développement de la région de Hô Chi Minh Ville représente quant à lui une trajectoire spécifique de métropolisation. D'abord, l'héritage des modes d'organisation spatiale et sociétale de l'époque socialiste est moins marquant dans l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville que dans celle de Hanoi. Par rapport aux centres urbains secondaires comme Danang, les dynamiques spatiales générées sous l'effet de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville sont beaucoup plus radicales. De la création généralisée de zones industrielles dans les périphéries métropolitaines à la naissance de milliers de projets immobiliers, l'échelle et l'ampleur des transformations de la région de Hô Chi Minh Ville sont exceptionnelles.

Au vu de la diversité des trajectoires de métropolisation au Vietnam, nous pouvons nous demander comment l'émergence des périphéries urbaines permet-elle de mettre en évidence le processus de métropolisation spécifique à la région de Hô Chi Minh Ville ? Cette dernière suit-elle les mêmes trajectoires d'émergence que les autres métropoles d'Asie du Sud-Est ?

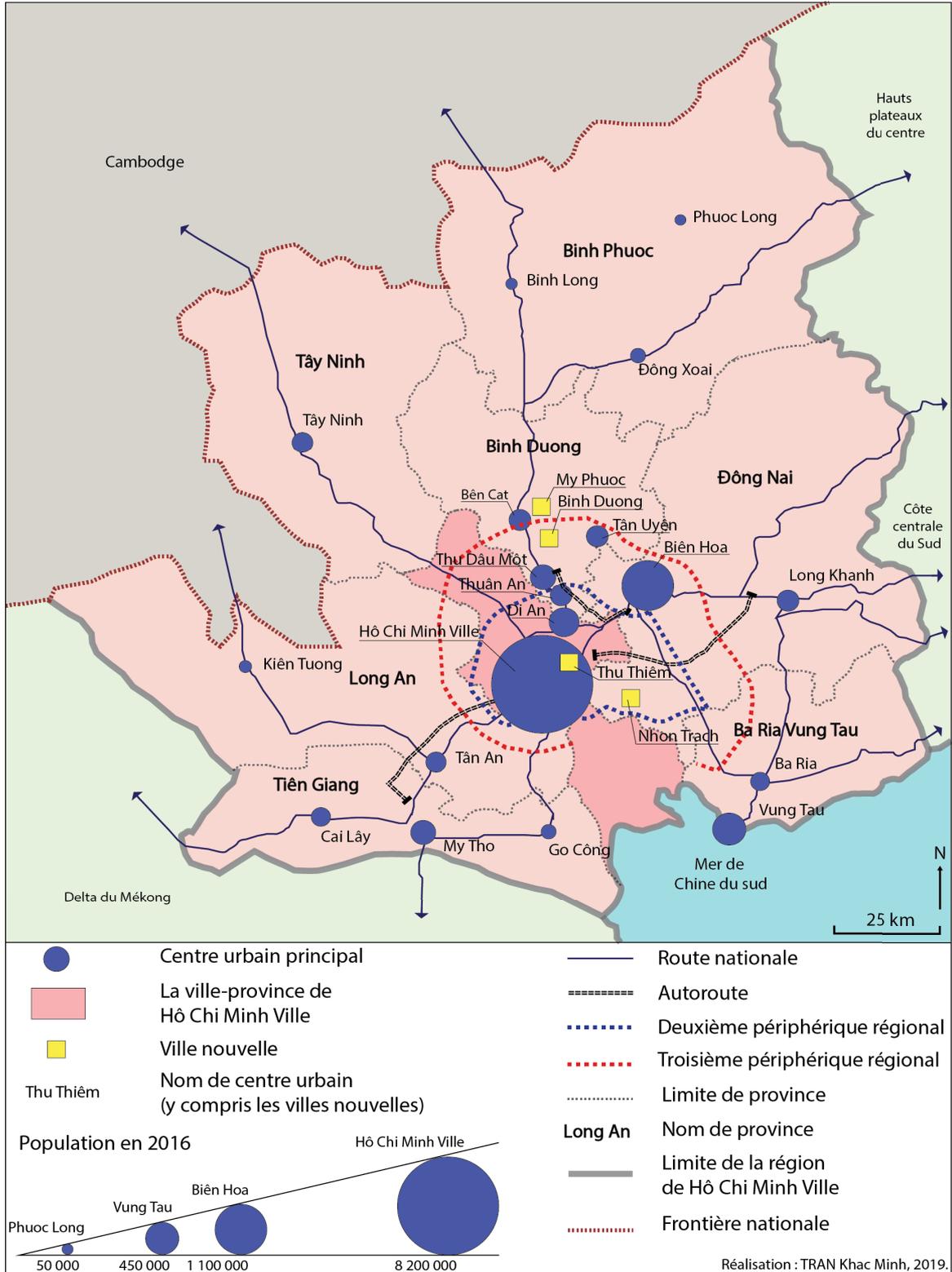
2. Le développement des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, vers l'émergence d'une métropole d'Asie du Sud-Est ?

L'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville s'appuie principalement sur son industrialisation rapide et généralisée dans certaines périphéries (**carte 1**). Remplaçant progressivement l'agriculture et les activités artisanales, les industries manufacturières exportatrices et de sous-traitance se sont développées à l'intérieur de zones industrielles modernes, bien planifiées et implantées stratégiquement sur le territoire. Le cœur de la

⁵⁷ Taillard, Christian et Nguyen, Tung, « Planification et transition métropolitaine à Danang, capitale régionale du centre Vietnam », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 133-176.

région métropolitaine, englobant Hồ Chí Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, concentre 89 parmi les 325 zones industrielles du Vietnam en 2017.

Carte 1. La région de Hồ Chí Minh Ville



Source : Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 59.

L'industrialisation des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville s'inscrit également dans un processus de restructuration de l'appareil productif industriel d'Asie du Sud-Est. De la région métropolitaine de Bangkok à celle de Kuala Lumpur, un système transnational de production industrielle se forme et la région de Hô Chi Minh Ville y joue un rôle croissant, grâce à son secteur manufacturier émergent et à ses avantages en matière de localisation géographique et de main-d'œuvre.

Située aux derniers rangs du système productif de l'Asie⁵⁸, l'industrie de la région de Hô Chi Minh Ville entre actuellement dans sa phase de maturation. La modernisation du secteur secondaire de Hô Chi Minh Ville et des provinces voisines se traduit d'abord par la restructuration des axes originels de développement industriel, qui s'orientent principalement vers la façade maritime. La répartition spatiale des zones industrielles dans les territoires côtiers de la région de Hô Chi Minh Ville s'inscrit dans une stratégie combinant l'industrialisation et la maritimisation. Cette stratégie d'industrialisation peut être observée dans plusieurs agglomérations urbaines d'Asie du Sud-Est comme celles de Bangkok⁵⁹ ou de Surabaya⁶⁰.

Depuis les années 2000, Hô Chi Minh Ville et les provinces voisines commencent à formuler des stratégies visant à moderniser les filières manufacturières préexistantes et à développer les industries de nouvelles technologies. La formation de nouveaux axes de développement se trouve au cœur de ces stratégies. D'abord, les axes de développement permettent la création de clusters industriels et d'améliorer l'interconnexion entre les provinces. Les dynamiques générées par ces clusters industriels favorisent en conséquence la modernisation de l'industrie locale, comme peuvent le montrer les expériences singapourienne et malaisienne, notamment à travers le cas du « Multimedia Super Corridor » de la région métropolitaine de Kuala Lumpur⁶¹.

Les périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville se transforment sous l'effet des dynamiques d'industrialisation et d'une production urbaine de plus en plus importante, qui se traduit par la multiplication des projets immobiliers. Sous l'influence de

⁵⁸ Terutomo, Ozawa, *The Rise of Asia: the "Flying-Geese" Theory of Tandem Growth and Regional Agglomeration*, Londres, Edward Elgar Pub, 2009, 228 p.

⁵⁹ Deler, Jean-Paul et Kermel-Torrès, Doryan, « Industrialisation et expansion mégapolitaine : le corridor du littoral sud-est de Bangkok », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671-672, p. 7-27.

⁶⁰ Franck, Manuelle, « Diffusion spatiale de l'urbanisation et de l'industrialisation et formation d'une région urbaine : le cas de Surabaya, en Indonésie », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671-672, p. 69-92.

⁶¹ Bunnell, Tim, *Malaysia, Modernity and the Multimedia Super Corridor: a Critical Geography of Intelligent Landscapes*, Londres/New York, Routledge, 2004, 224 p.

dynamiques mondialisées, la production périurbaine de la région de Hô Chi Minh Ville suit-elle les dynamiques communes que connaissent des métropoles d'Asie du Sud-Est ?

La transformation des périphéries sous l'effet de la métropolisation se caractérise par les trois éléments suivants : la présence de nouvelles formes urbaines, des modes de production urbaine privatisée et une intégration de fonctions métropolitaines dans le tissu économique.

Premièrement, un signe ostentatoire de la transformation paysagère des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville est la généralisation de nouvelles formes urbaines, comme celles des condominiums⁶² modernes de grande hauteur qui verticalisent le tissu bâti de la région ou des complexes résidentiels de standing soigneusement planifiés. La transformation du paysage urbain de la région de Hô Chi Minh Ville s'appuie sur une combinaison entre les zones urbaines nouvelles, dans lesquelles se développent des formes urbaines mondialisées comme les condominiums et les villas de standing⁶³, les nouveaux centres d'affaires et les réseaux d'infrastructures d'envergure.

Deuxièmement, la promotion foncière et immobilière se trouve au cœur du mécanisme de périurbanisation de cette région métropolitaine. À Hô Chi Minh Ville, la production immobilière menée par les acteurs privés, avec des milliers de projets de tailles variables, est aujourd'hui l'une des forces motrices du secteur du logement de la métropole⁶⁴. Sous l'emprise de la libéralisation économique, le marché foncier et immobilier vietnamien suit une trajectoire de développement particulière, associant la production urbaine privatisée et l'interventionnisme étatique.

Contrairement à des marchés fortement libéralisés, où les acteurs privés s'emparent du développement immobilier et influencent la planification urbaine⁶⁵, les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville sont parvenues à maintenir leur rôle de régulateur et de

⁶² Les condominiums en Asie se caractérisent souvent par leur forme architecturale de grande hauteur qui participe à verticaliser le paysage urbain des villes d'Asie. Souvent dans le cadre des projets immobiliers privés, les condominiums sont majoritairement destinés aux classes moyennes supérieures métropolitaines.

⁶³ Guillot, Xavier, « "Territorialiser". L'essor du marché privé du logement en Asie orientale : le cas de Singapour », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 237-259.

⁶⁴ Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hô Chi Minh Ville pour la période 2016-2020, avec les orientations pour 2025 et les perspectives pour 2030], Hô Chi Minh Ville, département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, 2017, 459 p.

⁶⁵ Shatkin, Gavin, « The City and the Bottom Line: Urban Megaprojects and the Privatization of Planning in Southeast Asia », *California, Environment and Planning A*, 2008, 40, p. 389, 391, 393, 394 et 395 ; Ortega, Arnisson A.C., « *Desakota* and Beyond: Neoliberal Production of Suburban Space in Manila's Fringe », *Londres, Urban Geography*, 2012, 33, p. 1125, 1126, 1127 et 1128.

coordinateur dans le domaine de la planification. Dans le but de conserver une certaine légitimité juridique dans l'urbanisation de cette région métropolitaine, les autorités transforment la planification en un moyen de négociation avec les acteurs privés⁶⁶. Néanmoins, l'intervention étatique dans le marché de la région de Hô Chi Minh Ville reste partielle, voire contre-productive dans certains cas. Le rôle décisionnel des autorités publiques est aujourd'hui occulté par la puissance financière de quelques investisseurs majeurs et par la spéculation. La capacité d'intervention de l'État vietnamien n'est comparable ni au modèle singapourien, selon lequel les institutions publiques se dotent de pouvoirs décisionnels et coercitifs forts⁶⁷, ni au modèle hongkongais, selon lequel les politiques publiques visent à maintenir un relatif équilibre entre le gouvernement et les promoteurs⁶⁸.

Sous l'emprise d'un développement principalement mené par les acteurs privés et par certaines grandes sociétés publiques, les périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville entrent aujourd'hui dans la première phase de la métropolisation, avec l'attribution de nouvelles fonctions métropolitaines, comme les industries de nouvelles technologies et le tertiaire supérieur. Ce processus s'inscrit dans une stratégie de réorientation sectorielle visant à remplacer les industries légères, qui deviennent aujourd'hui de moins en moins compétitives face à de nouveaux concurrents. Le développement des fonctions métropolitaines est considéré comme l'une des conditions fondamentales permettant la transformation d'une métropole nationale en une « ville-monde » pleinement intégrée au réseau mondial⁶⁹.

Depuis les années 2000, la région de Hô Chi Minh Ville développe de nouvelles fonctions de commandement et des infrastructures techniques associées, allant des secteurs tertiaires mondialisés aux infrastructures de transport d'envergure, comme des complexes portuaires, des autoroutes et des aéroports internationaux. Ce processus s'appuie directement sur la création de nouveaux centres urbains, notamment celle des villes nouvelles, dans l'objectif d'associer la planification urbaine au développement des nouvelles fonctions

⁶⁶ Quertamp, Fanny, « Hô Chi Minh-Ville. Une planification centralisée à l'épreuve des grands projets » in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 96, 97, 98 et 99.

⁶⁷ Guillot, Xavier, « Singapour : l'urbanisation du Sud dans le prisme de la mondialisation », Paris, *Autrepart*, 2007, 41, p. 165-179 ; Haila, Anne, « Les institutions de régulation du domaine foncier à Singapour », Strasbourg, *Revue française d'administration publique*, 2003, 107, p. 421-432.

⁶⁸ Louis, Augustin-Jean, « Intervention publique et développement à Hong Kong : un libéralisme en trompe-l'œil ? », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2004, 116-117, p. 209-233.

⁶⁹ Sassen, Saskia, « *The Global City*: Introducing a Concept », Providence, *Brown Journal of World Affairs*, 2005, 11, p. 27-43.

métropolitaines. Ces nouveaux territoires urbains se caractérisent par trois spécificités spatiales principales.

Premièrement, ces nouvelles centralités urbaines favorisent l'industrialisation des secteurs limitrophes. La ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong) et le mégaprojet de zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm (Hô Chi Minh Ville) jouent le rôle de centre de commandement du secteur industriel régional. Les sièges sociaux des firmes nationales et étrangères, ainsi que le tertiaire supérieur, permettent de coordonner le fonctionnement des zones industrielles situées dans les secteurs limitrophes.

Deuxièmement, le développement rapide d'un secteur immobilier tourné vers l'international joue un rôle important dans la métropolisation des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Deux dynamiques se trouvent au cœur de l'internationalisation du secteur immobilier régional : le rôle croissant des capitaux étrangers et l'importation de modèles génériques et mondialisés de développement immobilier.

Troisièmement, les périphéries urbaines de la région se sont dotées de nombreuses infrastructures d'envergure au service de la métropolisation. La première ligne de métro de Hô Chi Minh Ville, reliant le centre-ville aux périphéries urbano-industrielles orientales, les nouvelles autoroutes à grande vitesse, les ports internationaux de Ba Ria Vung Tau et le projet du futur aéroport international de Long Thanh (province de Đông Nai) doivent permettre de transformer en profondeur le paysage et le tissu économique de cette région urbaine. Les grandes infrastructures contribuent à la fois à faciliter l'intégration de l'économie régionale au système mondial et à améliorer l'interconnexion entre les centres urbains et leurs périphéries, ainsi qu'entre les provinces, ce qui permet l'extension des corridors de développement au-delà des limites administratives.

Enfin, la recomposition spatio-fonctionnelle des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville et celle des métropoles d'Asie du Sud-Est partagent de multiples caractères communs. Allant de l'urbanisme de projet jusqu'aux secteurs tertiaires mondialisés en passant par les infrastructures de transport d'envergure, les forces motrices permettant la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville sont aujourd'hui réunies. Situées au cœur de l'émergence métropolitaine, les périphéries de cette région se démarquent par des dynamiques d'acteurs spécifiques, qui contribuent à diversifier et à complexifier les modes de métropolisation des provinces membres.

3. Les jeux d'acteurs spécifiques comme moteur de la diversification des trajectoires de développement

En l'absence de mécanismes efficaces de gouvernance régionale, la construction de la région de Hô Chi Minh Ville est de plus en plus fragmentée au gré de la montée en puissance des provinces, qui adoptent chacune des stratégies de développement spécifiques. À l'heure de la mondialisation, les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville élaborent des stratégies de métropolisation spécifiques, adaptées aux conditions géographiques locales, tout en permettant d'accélérer l'intégration des économies locales aux circuits mondialisés.

Pour les régions urbaines d'Asie-Pacifique, les enjeux de construction régionale et de gouvernance métropolitaine sont multiples. Dans le contexte de l'avènement de nouveaux acteurs du développement⁷⁰, la gouvernance urbaine en Asie, qui doit aujourd'hui gérer d'immenses territoires urbains et des périphéries rurales limitrophes⁷¹, évolue rapidement et dépasse dans certains cas les structures administratives préexistantes. Les objectifs de la gouvernance métropolitaine sont multiples, allant de l'équilibrage territorial à l'intégration de l'économie de la région aux circuits mondiaux.

La construction de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise par deux dynamiques d'acteurs fondamentales : la mise en concurrence entre les provinces membres et le rôle prédominant de certains d'acteurs du développement, qui sont souvent soutenus par les autorités publiques. Enfin, toutes les dynamiques d'acteurs sont intégrées dans une matrice de rapports de force entremêlant différents échelons de pouvoir et effaçant progressivement la frontière entre le public et le privé.

Les périphéries des provinces les plus développées de la région de Hô Chi Minh Ville connaissent des processus similaires de recomposition spatiale et fonctionnelle : création généralisée de zones industrielles, développement rapide de projets immobiliers, construction d'infrastructures d'envergure au service des pôles de croissance. Malgré des signes spatiaux communs, l'émergence de chaque province est déterminée par un groupe d'acteurs spécifique, dont le mécanisme d'intervention se distingue fondamentalement de celui des provinces voisines.

⁷⁰ Goldblum, Charles, « Configurations périphériques de la métropolisation asiatique : essai de synthèse », in J-L. Chaléard, dir., *Métropoles aux Suds : le défi des périphéries ?*, Paris, Karthala, 2014, p. 229-236.

⁷¹ McGee, Terry G., « Managing the Rural-Urban Transformation in East Asia in the 21st Century », Berlin, *Sustainability Science*, 2008, 3, p. 155-167.

De nombreux chercheurs, de Laurent Pandolfi⁷² à Mike Douglass⁷³, se mettent d'accord sur l'importance des acteurs privés dans l'urbanisation en Asie. Par leur capacité remarquable de mobilisation de capitaux et par leurs stratégies de promotion immobilière spécifiques, les acteurs privés et étrangers jouent un rôle déterminant dans le renouvellement du mécanisme de développement urbain.

Face au poids prédominant des acteurs privés, y compris les firmes étrangères, l'État vietnamien se désengage de son rôle traditionnel dans la planification urbaine, tout en réinventant de nouveaux mécanismes d'intervention. En s'adaptant aux dynamiques générées par la libéralisation, l'État vietnamien développe de nouvelles méthodes d'encadrement plus souples, conduisant au développement de « zones grises », où les autorités locales favorisent discrètement une production urbaine informelle transgressant les normes de construction⁷⁴. L'un des résultats principaux de ce processus d'adaptation est la prolifération de l'urbanisation spontanée en périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville.

D'autre part, les autorités provinciales et locales de la région de Hô Chi Minh Ville ont réinventé les mécanismes de planification hérités de la période socialiste. Bien qu'obsolète et peu efficace, la planification urbaine, dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, est devenue aujourd'hui un moyen permettant aux provinces de renforcer leur autonomie budgétaire et décisionnelle, et d'attirer les investissements privés⁷⁵. En attribuant des terrains stratégiques et de nombreux avantages aux promoteurs immobiliers, les autorités locales parviennent à mobiliser de nouvelles sources de capitaux et à les utiliser pour financer les programmes de développement urbain.

Avec l'imbrication entre les autorités locales et les entreprises, l'émergence des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville s'appuie sur la combinaison de divers modes d'intervention des acteurs du développement. Si les promoteurs privés ont aujourd'hui commencé à court-circuiter l'État dans le développement urbain, certaines sociétés publiques émergent, se dotent de capacités importantes de financement et nouent des relations étroites avec les autorités locales. En formant des alliances avec les entreprises, les provinces élaborent de nouvelles stratégies permettant de redistribuer les secteurs

⁷² Pandolfi, Laurent, « Une terre sans prix : réforme foncière et urbanisation au Viet-Nam », thèse de doctorat en urbanisme, sous la direction du Professeur Charles Goldblum, Paris, Université Paris VIII, 2001, 560 p.

⁷³ Douglass, Mike et Huang, Liling, « Globalising the City in Southeast Asia : Utopia on the Urban Edge – the Case of Phu My Hung, Saigon », Penang, *International Journal of Asia Pacific Studies*, 2007, 3, p. 1-42.

⁷⁴ Labbé, Danielle, *Land Politics and Livelihoods on the Margins of Hanoi, 1920-2010*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2014, 228 p.

⁷⁵ Huynh, The Du, « The Misuse of Urban Planning in Ho Chi Minh City », Londres, *Habitat International*, 2015, 48, p. 11-19.

productifs et les investissements au sein de leur territoire⁷⁶. Ces politiques de rééquilibrage territorial s'inscrivent dans une logique de mise en concurrence interprovinciale.

4. Les trajectoires métropolitaines diversifiées au cœur de la mise en concurrence entre les pôles de développement

Le renforcement du pouvoir économique et décisionnel des provinces permet à ces dernières d'élaborer de nouvelles stratégies de développement, ambitieuses et axées sur une concurrence avec les territoires voisins. Dans le cas de la métropole de Hô Chi Minh Ville, la municipalité exerce un rôle de coordinateur, dont l'objectif principal est de favoriser l'implantation de projets immobiliers et d'investissements, tout en les guidant les orientations du schéma directeur. Attribuant des ressources foncières et des mégaprojets à certains grands promoteurs, la municipalité mène une politique favorisant l'urbanisme de projet et place les acteurs non étatiques au centre du développement local.

Confrontée à la puissance économique de Hô Chi Minh Ville, la province de Binh Duong construit une alliance avec la société publique Becamex. Les stratégies de développement élaborées par cette province permettent de résoudre des problèmes liés à la localisation géographique moins avantageuse de Binh Duong (l'absence de façades maritimes) et à l'absence d'infrastructures portuaires. La stratégie de métropolisation de Binh Duong s'appuie essentiellement sur une industrialisation rapide à orientation exportatrice, tout en développant des secteurs de nouvelles technologies. Malgré sa localisation géographique moins avantageuse, Binh Duong est devenue une nouvelle puissance régionale, capable d'entrer en concurrence avec la métropole de Hô Chi Minh Ville.

À l'opposé de Hô Chi Minh Ville, le développement de la province de Binh Duong s'appuie principalement sur le rôle de certains acteurs économiques publics. Le Comité populaire de la province forme avec son bras droit, la société d'État Becamex, une alliance politico-économique capable de s'emparer du domaine de l'immobilier et du développement des zones industrielles de Binh Duong.

À partir des cas de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong, comment les provinces voisines comme Đông Nai et Ba Ria Vung Tau se situent-elles par rapport aux voisins puissants ? Quelle configuration de la région de Hô Chi Minh Ville émerge-t-elle sous l'effet

⁷⁶ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 17 et 18.

de la diversification des stratégies de développement ? S'agit-il d'une configuration polycentrique s'appuyant sur la mise en concurrence entre différentes centralités urbano-industrielles ? Ou de la persistance des liens de dépendance des provinces voisines avec Hô Chi Minh Ville, ou encore d'un développement fragmenté désarticulant l'ensemble de la région ? À partir des stratégies de développement diversifiées, s'agit-il d'un processus de métropolisation territorialement inégal dans lequel le polycentrisme régional est le résultat de la mise en concurrence entre les provinces économiquement avancées ?

Les enjeux de gouvernance se trouvent au cœur de la redéfinition des corridors et des pôles de développement au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. L'effondrement de l'idéal de l'État-providence, sous-jacent au concept de l'État développementaliste⁷⁷, doté de forte capacité interventionniste, ont des répercussions, pour la plupart négatives, qui aggravent les inégalités territoriales.

5. Les périphéries urbaines, témoin d'un développement générateur d'inégalités socio-spatiales

La métropolisation est un processus territorialement sélectif, conduit par des logiques spécifiques d'attribution d'investissements et d'atouts productifs⁷⁸. Les dynamiques de métropolisation génèrent des inégalités de développement et des problèmes d'ordre social et environnemental. La région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville se heurte de nos jours à une multitude de problèmes, qui se subdivisent en deux catégories principales : les inégalités territoriales et les problèmes liés aux modes de développement peu durables adoptés par les provinces membres.

Premièrement, la création de zones industrielles conduit à une polarisation des activités secondaires au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. Certains territoires situés sur les axes principaux de développement connaissent un développement accéléré, tels que les territoires de l'est et du sud-est de la région (qui correspondent aux territoires des quatre provinces économiques avancées de Hô Chi Minh Ville, de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau). La répartition spatiale des projets immobiliers est quant à elle conditionnée par certains facteurs, comme la disponibilité foncière, les orientations des

⁷⁷ Douglass, Mike, « The "Developmental State" and the Newly Industrialised Economies of Asia », *California, Environment and Planning A*, 1994, 26, p. 543-566.

⁷⁸ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 17 et 18.

schémas directeurs, la spéculation, ainsi que la proximité par rapport aux zones industrielles, aux ports et aux futures villes nouvelles.

Les inégalités territoriales se traduisent également par un phénomène de ségrégation socio-spatiale, principalement créé par la répartition inégale d'activités productives⁷⁹. Les inégalités entre différents territoires s'accroissent à l'intérieur des périphéries métropolitaines. L'écart se creuse également entre les couches les plus défavorisées de la population et la classe moyenne supérieure. Si les migrants et les habitants les plus défavorisés s'entassent dans les quartiers au développement autoproduit, où règne la précarité résidentielle et les problèmes d'insécurité, les citoyens issus de la classe moyenne supérieure vivent dans des complexes résidentiels modernes et soigneusement planifiés. Il s'agit d'inégalités de développement entre la campagne et les districts industrialisés, entre les provinces développées situées au centre de la région de Hô Chi Minh Ville et les provinces périphériques en marge de l'industrialisation.

Les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville témoignent de l'émergence de multiples problèmes de pauvreté, de dégradation environnementale, de congestion urbaine et de pénurie de logements. Le désengagement de l'État de son rôle gestionnaire et planificateur a favorisé à la fois l'urbanisation autoproduite, menée par la population, et la promotion immobilière des entreprises privées⁸⁰. Ce phénomène s'accroît au rythme de la privatisation des services publics et des infrastructures urbaines, mise en place par l'État à partir des réformes du *Đổi Mới*.

Les efforts d'industrialisation, malgré leurs résultats économiques positifs, ont des répercussions négatives sur les périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville. La concentration de migrants ruraux dans les quartiers limitrophes des zones industrielles conduit à la surcharge des infrastructures et des services préexistants. Ce phénomène conduit au développement de nouvelles activités informelles, qui attirent principalement les migrants les plus pauvres et les moins qualifiés. Si le rôle des périphéries industrielles est incontestable dans le développement de la région de Hô Chi Minh Ville, ces espaces sont aujourd'hui générateurs de pauvreté, de précarité et de ségrégation socio-spatiale.

En parallèle des conséquences socio-démographiques de l'industrialisation, le coût environnemental est difficilement mesurable. Le désengagement des autorités publiques de

⁷⁹ Chaléard, Jean-Louis, « Six périphéries métropolitaines en regard », in J-L. Chaléard, dir., *Métropoles aux Suds : le défi des périphéries ?*, Paris, Karthala, 2014, p. 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 et 23.

⁸⁰ Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Doyet et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 344, 349, 350 et 351.

la gestion environnementale au profit de la croissance contribue à l'émergence de divers problèmes de pollution. Les périphéries métropolitaines de la région subissent non seulement des problèmes de pollution de l'eau et de l'air par les activités industrielles, mais aussi la perte d'espaces agricoles. Enfin, la multiplication des zones industrielles et des complexes résidentiels rend le paysage des périphéries métropolitaines de plus en plus monotone.

Une approche centrée sur les périphéries permet en premier lieu d'identifier une diversité de modalités de développement et d'apprécier l'importance des dynamiques de mondialisation dans le développement d'une région urbaine. En deuxième lieu, cette démarche prend en compte les faiblesses structurelles, processuelles et conjoncturelles des stratégies de développement, ce qui permet de remettre en cause la durabilité de certaines formes de métropolisation.

IV. Du développement périurbain à la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville : l'itinéraire de la formulation d'une problématique

Les périphéries urbaines se trouvent au cœur de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. Le choix d'orienter les axes de développement vers les espaces périphériques s'inscrit dans une logique de construction régionale. La création de zones industrielles et la périurbanisation sont deux modalités dominantes de l'expansion du territoire urbano-industriel de cette région. La problématisation du sujet s'appuie d'abord sur la mise en relation entre la périurbanisation, l'industrialisation globalisée et la métropolisation récemment amorcée de la région de Hô Chi Minh Ville.

Quel est le rôle de l'industrialisation et de l'urbanisme de projet dans les processus de recomposition métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville ? Quels sont les processus spatiaux nés de ces modes de développement qui font évoluer l'armature urbaine préexistante de la région métropolitaine ? S'agit-il d'une nouvelle mise en cohérence socio-économique et spatiale ou d'une désarticulation accélérée entre les territoires de la région ? À partir d'une analyse centrée sur les aspects de l'émergence métropolitaine, il sera fondamental de s'interroger sur le poids des dynamiques de mondialisation dans ce processus de construction régionale. Comment le contexte particulier de l'intégration récente du Vietnam à la mondialisation rend-il spécifique le processus de métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville ? Si le modèle d'économie de marché à orientation socialiste permet en théorie de préserver le rôle de coordination de l'État dans le développement,

comment les autorités locales ont-elles réinventé les mécanismes de gouvernance dans l'objectif de renforcer son autonomie et son attractivité ?

L'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville est caractérisée par une diversification des stratégies de développement élaborées par les provinces membres. Comment cette diversification met-elle en évidence une logique de mise en concurrence entre la métropole de Hô Chi Minh Ville et les nouvelles puissances régionales comme Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau ?

Dans ce jeu d'acteurs complexe, la population locale, souvent mise en arrière-plan dans les grandes opérations urbaines et industrielles, est devenue une force locale non négligeable, qui entretient des relations à la fois complémentaires et conflictuelles avec les acteurs publics et avec les entreprises. Dans quelle mesure la population locale parvient-elle à devenir un contrepoids face à l'hégémonie des promoteurs immobiliers, qui sont souvent soutenus par les autorités locales ? La population locale ne se réduit plus à la posture de « gouvernés », souvent victime des mégaprojets urbains, mais construit ses propres stratégies de négociation et de lutte. Cette force populaire à capacité d'adaptation remarquable représente-t-elle une résilience locale face aux effets pervers de la mondialisation et face aux groupes d'intérêts qui s'emparent aujourd'hui de l'économie métropolitaine ?

Notre réflexion porte ainsi sur les faiblesses structurelles, processuelles et conjoncturelles du développement de la région de Hô Chi Minh Ville. Comment les autorités de la région parviennent-elles à élaborer des stratégies permettant à la fois de pérenniser la croissance, d'assurer l'équilibre territorial et d'inventer de nouveaux modèles de développement plus durables ?

La problématisation de notre sujet de recherche, portant sur ces trois axes de recherche, permettra de décrypter tous les aspects de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. Ce processus se trouve à son stade initial, mais s'accélère et produit de multiples conséquences socio-spatiales et économiques, qui redéfinit en profondeur la configuration de cette région urbaine. Sous l'effet d'une industrialisation globalisée, comment le développement des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville contribue-t-il à l'émergence d'une configuration régionale polycentrique, qui s'appuie sur une diversité de stratégies de mise en concurrence entre les provinces ?

V. Un terrain d'étude centré sur les périphéries émergentes

Afin de répondre à ces problématiques, j'ai élaboré une grille d'analyse multiscalaire centrée sur les dynamiques de périurbanisation de trois cas d'étude, représentatifs de trois stratégies de développement différentes. Le développement des trois territoires étudiés représente trois périodes clés de l'industrialisation du Sud du Vietnam à partir des réformes du *Đôì Moi*. En l'absence de travaux conséquents préexistants sur la région de Hô Chi Minh Ville, une étude sur les trajectoires de développement des provinces de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau prend une place importante dans notre corpus scientifique. Ces trois provinces voisines de Hô Chi Minh Ville restent jusqu'à nos jours des terrains de recherche peu connus et peu étudiés.

1. *Hô Chi Minh Ville, une métropole en voie d'intégration à l'économie mondiale*

Les périphéries orientales de la métropole de Hô Chi Minh Ville représentent mon premier cas d'étude (**carte 2**). Situées au carrefour entre Hô Chi Minh Ville, Binh Duong et Đông Nai, ces périphéries se trouvent dès les années 1990 au cœur des dynamiques d'industrialisation régionale, avec la création de nombreuses zones industrielles et d'infrastructures portuaires. Le développement de la plus grande métropole du Sud du Vietnam correspond à la première période de l'industrialisation du pays, qui dure de 1987 à la fin des années 1990.

Sous l'effet de la métropolisation amorcée au milieu des années 2000, les périphéries orientales de la métropole connaissent des recompositions spatio-fonctionnelles. Ces processus se caractérisent par une multiplication de projets immobiliers, par le développement de nouvelles activités industrielles à haute valeur ajoutée, principalement dans le cadre de la zone de nouvelles technologies du district 9 et du mégaprojet de Thu Thiêm.

Le développement de ces espaces périphériques est complexifié par l'imbrication de multiples logiques économiques et d'aménagement du territoire : industrialisation, urbanisme de projet, tertiarisation et développement de mégaprojets d'infrastructures. L'encadrement relativement souple en faveur des entreprises privées représente par ailleurs une spécificité de la stratégie de développement de Hô Chi Minh Ville. Enfin, la métropole cherche à maintenir son rôle d'unique pôle de développement de la région, en exerçant ses influences sur les provinces voisines.

Carte 2. L'organisation du territoire de Hô Chi Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 339.

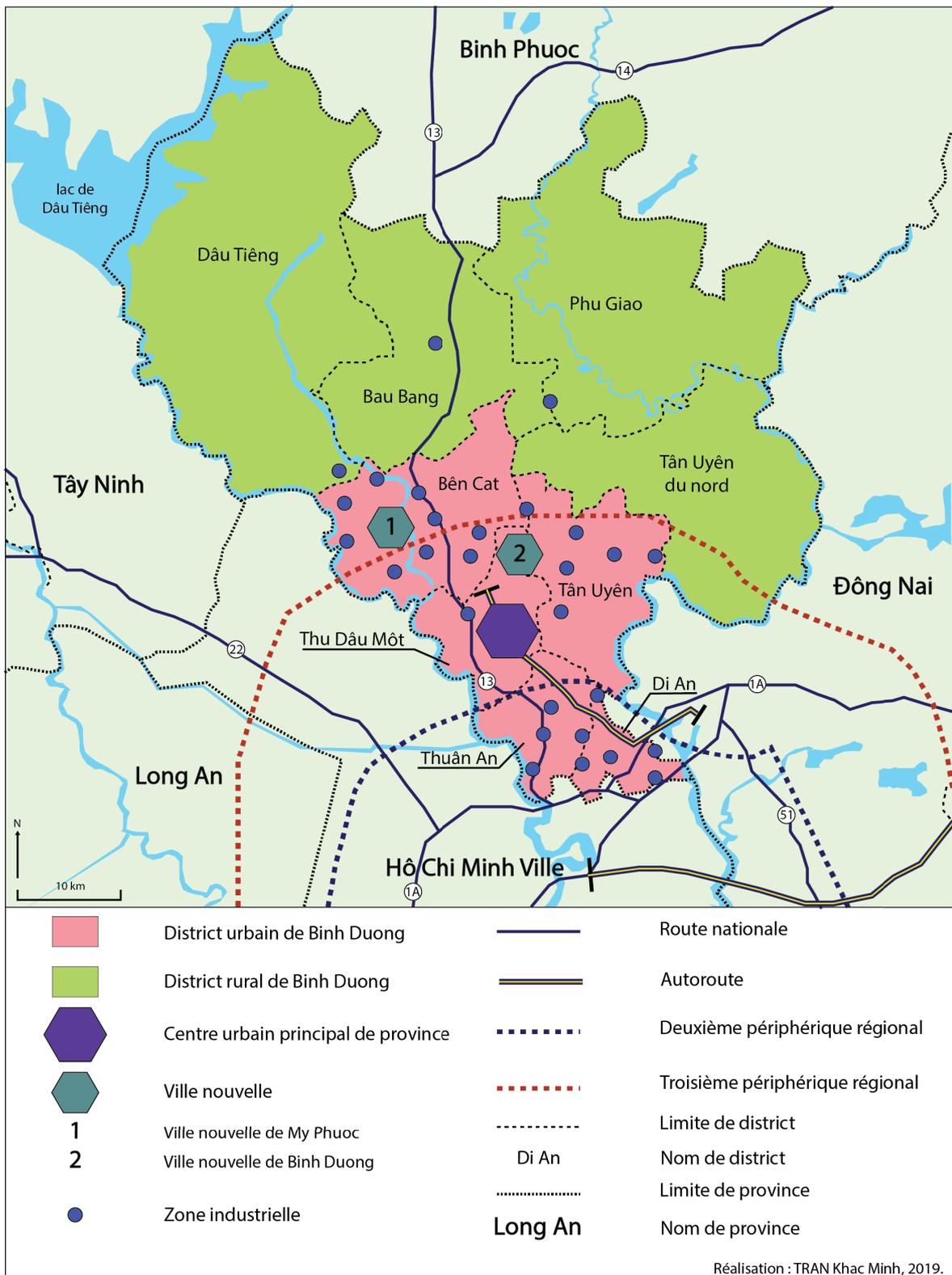
2. La métropolisation de Binh Duong : un processus strictement contrôlé par les autorités locales

Les districts du sud et du centre de la province de Binh Duong présentent mon deuxième cas d'étude (**carte 3**). L'émergence de cette province correspond à la dernière période de l'industrialisation du Vietnam. Avec la création généralisée de zones industrielles, la province concentre ses efforts non seulement sur les industries légères à vocation exportatrices, mais aussi sur les secteurs des nouvelles technologies.

Face à la puissance de Hô Chi Minh Ville, les politiques de développement de cette province ont conduit à un déplacement du pôle principal de développement, précédemment situé dans les districts du sud, vers le territoire du centre de Binh Duong. Encore à un stade initial de son développement, l'émergence des districts du centre a déjà permis de transformer en profondeur le tissu urbain et l'économie de la province de Binh Duong. En parallèle de nombreuses zones industrielles et projets immobiliers, la création de la ville nouvelle de Binh Duong contribue à transformer les districts du centre en un nouveau pôle de développement de la région de Hô Chi Minh Ville.

La deuxième spécificité de Binh Duong est le rôle fondamental des acteurs publics dans le développement local. Le rôle planificateur, aménageur et coordinateur du Comité de la province est renforcé par la puissance économique de la société publique Becamex. La majorité des zones industrielles et des mégaprojets urbains de Binh Duong sont aujourd'hui pris en charge par Becamex.

Carte 3. L'organisation du territoire de Binh Duong



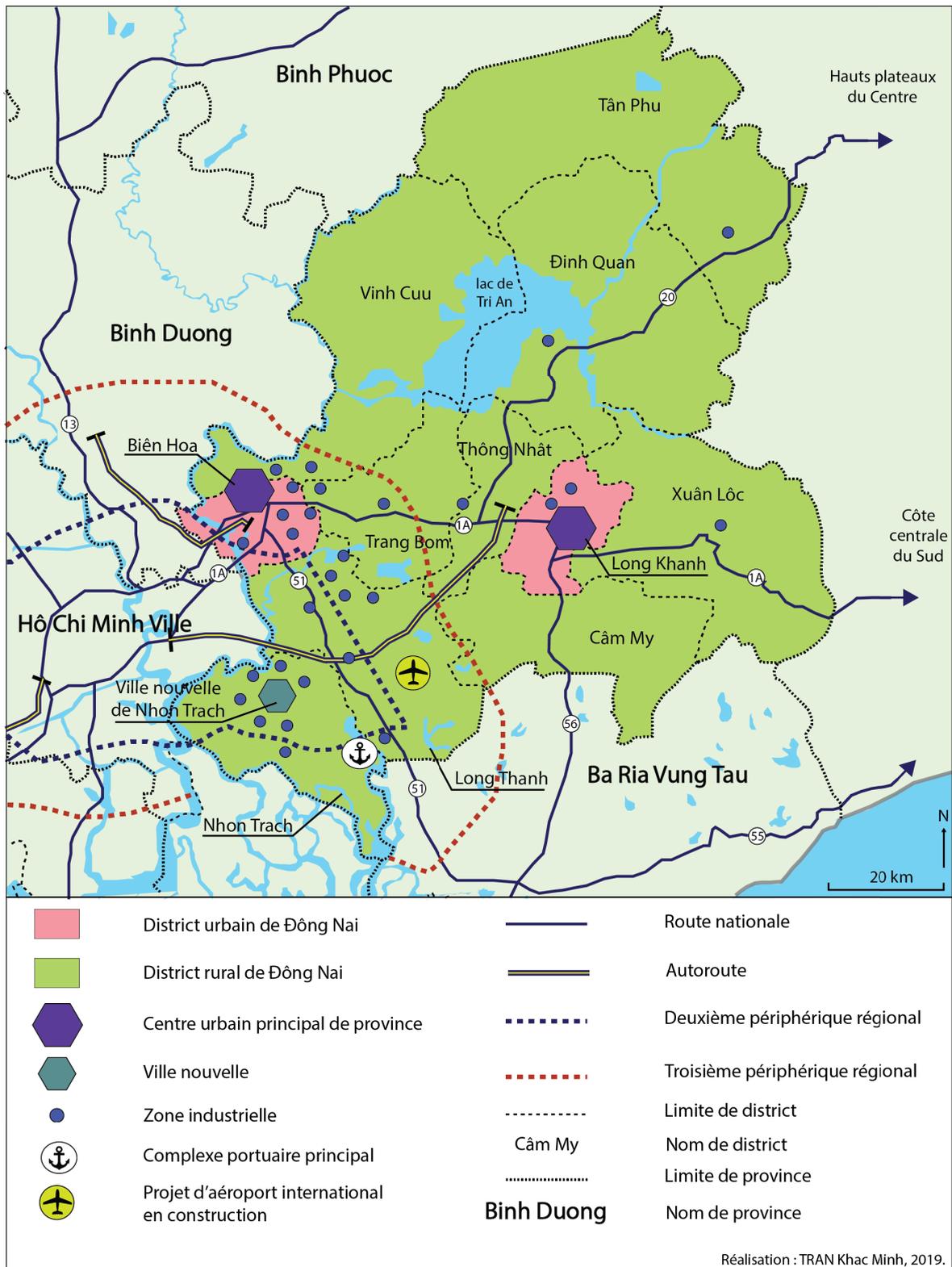
Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 344.

3. Les provinces-satellites de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau : de nouvelles centralités métropolitaines ?

L'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau, regroupant l'ensemble des districts situés le long de la route nationale n° 51 (**cartes 4 et 5**) représente mon troisième cas d'étude. Notre recherche s'intéresse principalement à la transition du modèle de développement de ces deux provinces. Si le développement de ces deux provinces est aujourd'hui encore cantonné à l'industrialisation globalisée, de premières dynamiques de métropolisation sont apparues : création de multiples projets immobiliers, développement de fonctions métropolitaines dans certains pôles urbains et création de mégaprojets urbano-logistiques.

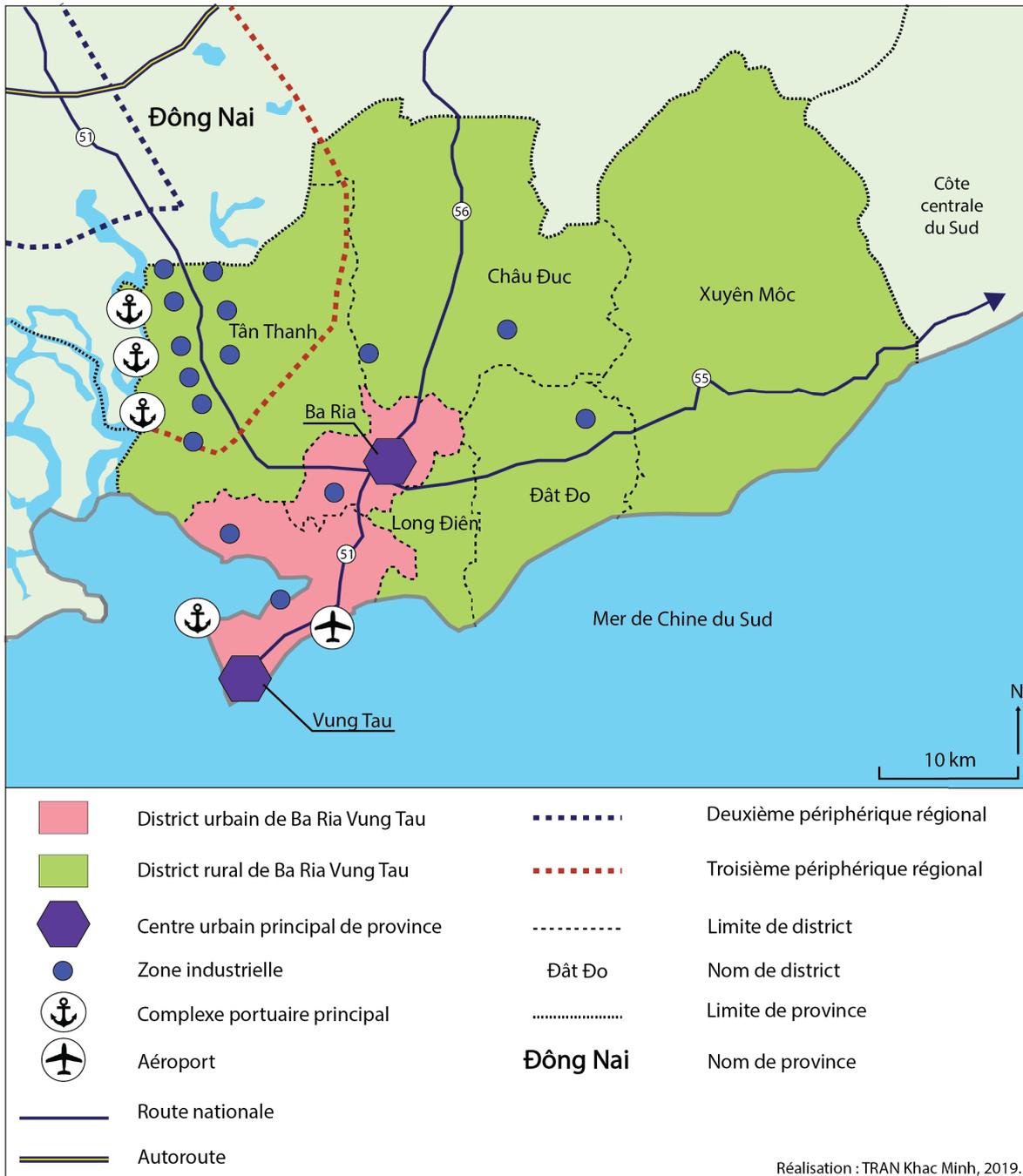
Il est important de s'interroger sur la transformation des rapports de force entre le couple Đông Nai-Ba Ria Vung Tau et les provinces voisines. Longtemps considérées comme l'hinterland de Hô Chi Minh Ville, les provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau échappent-elles à la dépendance envers Hô Chi Minh Ville ? Vont-elles suivre la trajectoire de développement de Binh Duong pour devenir un nouveau pôle de développement capable d'entrer en concurrence avec la métropole de Hô Chi Minh Ville ?

Carte 4. L'organisation du territoire de Đông Nai



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 342.

Carte 5. L'organisation du territoire de Ba Ria Vung Tau



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 347.

VI. De la reformulation de la problématique à l'élargissement du terrain d'étude, l'itinéraire de la recherche

L'idée de m'engager dans la recherche scientifique sur le Vietnam remonte à l'été 2014 lorsque j'ai réussi à m'intégrer au master 2 Géographie des pays émergents et en développement (GéoPed), cohabilité par l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et l'Université Paris Diderot. Encadré depuis le début par Monsieur Thierry Sanjuan et Madame Marie Gibert-Flutre, j'ai élaboré progressivement un projet de mémoire portant sur l'intégration des migrants ouvriers dans les périphéries de Hô Chi Minh Ville.

Entre février et mars 2015, un terrain d'étude comprenant des enquêtes quantitatives et qualitatives a été réalisé auprès de migrants ouvriers en périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville. Ces enquêtes m'ont permis d'avoir le premier aperçu de la métropolisation de Hô Chi Minh Ville, notamment sur les aspects socio-démographiques et sur l'industrialisation globalisée. Le terrain d'étude m'a également permis d'accéder à une diversité de sources documentaires et d'entretenir de premiers réseaux locaux avec les habitants et les chercheurs vietnamiens et étrangers. Après avoir réussi à obtenir des allocations de recherche pour réaliser un doctorat à l'été 2015, je me suis lancé, avec le soutien et l'encadrement de Monsieur Sanjuan et Madame Gibert-Flutre, dans l'élaboration d'un projet doctoral.

En parallèle de mes activités de recherche, la participation aux activités d'enseignement de l'UFR de géographie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et dans des séminaires m'a permis de nouer des liens avec les chercheurs francophones spécialistes des pays émergents, surtout du Vietnam.

Entre mars et août 2016, j'ai conduit mon premier terrain de recherche au Vietnam. D'une part, l'accueil du Paddi⁸¹ m'a permis non seulement d'accéder à plusieurs ressources documentaires, surtout celles de la municipalité de Hô Chi Minh Ville, mais aussi de réorienter plusieurs axes de mon projet de recherche. D'autre part, je me suis heurté à de multiples difficultés liées à l'absence de réseaux académiques et professionnels locaux. En parallèle des enquêtes réalisées auprès de la population locale, les entretiens avec des fonctionnaires de certains départements techniques de Hô Chi Minh Ville et avec les

⁸¹ Créé en 1997, Paddi (Centre de prospective et d'études urbaines) a été un projet de coopération décentralisée entre la région Rhône-Alpes et Hô Chi Minh Ville. Le Paddi a entretenu un programme de coopération centré sur la planification et la gestion urbaine : organisation d'ateliers de formation, missions d'études faisabilité et consultation auprès du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville.

chercheurs vietnamiens spécialistes des questions urbaines ont pu compléter les résultats de ce premier terrain de recherche.

Dès le retour en France, j'ai commencé, avec l'aide de mes deux directeurs à élargir mon réseau académique et professionnel. Depuis Paris, de nombreuses tentatives de mise en contact ont été lancées. Ensuite, une grille d'analyse multiscalaire a été élaborée dans le but de pouvoir analyser de manière systémique et hiérarchisée les données collectées au Vietnam.

Entre février et septembre 2017, je suis parti à nouveau sur le terrain. Grâce à des relations entretenues durant l'année 2016, j'ai été intégré dans un projet de recherche intitulé « Binh Duong Liveable City », un projet financé par le Comité populaire de la province de Binh Duong.

Visant à développer la recherche scientifique sur Binh Duong, ce projet fait également partie de l'une des mesures de la province permettant d'élaborer de nouveaux modèles de métropolisation adaptés aux spécificités de cette province. Dans le cadre de ce projet, la collecte de données, mobilisant des financements équivalant à plusieurs dizaines de milliers d'euros, s'est réalisée dans six districts urbains de la province, avec des enquêtes réalisées sur un échantillon de plus de mille personnes.

« Binh Duong Liveable City » a vocation à renforcer le lien de coopération entre le monde académique local et les chercheurs étrangers. L'équipe de recherche du projet est constituée de chercheurs expérimentés venus de la Vietnam-German University, un établissement international implanté à Binh Duong. Les concepts de « liveable city » et de « livability » développés par Mike Douglass, ainsi que de nombreux entretiens avec les consultants internationaux ont permis de renforcer le cadre théorique de notre projet. Enfin, nous avons bénéficié du soutien du Comité populaire de Binh Duong, ce qui nous a permis de nous impliquer dans les programmes de recherche menés par Becamex, principalement axés sur la ville intelligente et sur les logements sociaux.

Durant cinq mois de travail intensif, j'ai obtenu, grâce à ce projet de recherche ambitieux, une masse de données recueillies dans le cadre d'une trentaine d'entretiens qualitatifs réalisés au sein des comités populaires locaux, des départements techniques ou de la société Becamex. Les entretiens portent sur de multiples sujets, allant de l'évolution urbaine de la province à la mise en place de nouvelles politiques de logement social.

À la fin de mon séjour de recherche, je me suis intégré à un autre projet de recherche menée par les enseignants-chercheurs de la Vietnam-German University. Ce projet, portant sur la densification urbaine de Hô Chi Minh Ville est également menée par Pham Thai Son,

directeur de « Binh Duong Liveable City ». En mobilisant des contacts obtenus lors de ce projet de recherche, j'ai réussi à obtenir de nombreuses données dans le cadre de plusieurs entretiens et discussions collectifs auprès des départements techniques de Hô Chi Minh Ville. Cette expérience m'a permis non seulement de me familiariser avec des méthodes de travail de terrain, mais aussi de comprendre l'état de la recherche publique au Vietnam, qui est à la fois animée par les convictions profondes d'une partie des chercheurs et contrainte par des barrières administratives empêchant une production scientifique de qualité.

En analysant les ressources textuelles et statistiques obtenues grâce à ces deux projets de recherche, le deuxième terrain de recherche m'a permis de tracer un portrait complet du processus de métropolisation des provinces de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong. Les informations acquises lors des entretiens avec les acteurs du développement de Hô Chi Minh Ville contribuent également à éclairer la nature de la planification urbaine au Vietnam, ses mécanismes, ses faiblesses persistantes et ses pratiques informelles, voire illégales, délibérément réalisées par les autorités.

Finalement, ma participation dans des activités de recherche sur le Vietnam et l'Asie du Sud-Est m'a permis de présenter mon travail. De mars à décembre 2017, à côté de séminaires tenus en France et au Vietnam, j'ai participé à une conférence internationale organisée à Singapour et destinée aux jeunes chercheurs travaillant sur l'Asie du Sud-Est, puis à la conférence « Emergent forms of urban densification in Asia », où j'ai pu présenter les politiques de logement au Vietnam et leur rôle dans l'intégration des ouvriers migrants. Plus récemment, j'ai participé à la conférence « Urban livability and Smart City Development in Binh Duong » en qualité de coauteur d'une présentation portant sur le projet « Binh Duong Liveable City ».

VII. Une méthodologie de recherche résolument qualitative

1. Face à l'impossibilité des enquêtes quantitatives, le choix des méthodes qualitatives

Dans le cadre de mon projet doctoral, j'ai élaboré une méthodologie qualitative pour deux raisons. Premièrement, le terrain d'étude s'étend sur quatre provinces, ce qui a rendu particulièrement difficiles les déplacements entre les sites. En parallèle de la distance physique, les enquêtes réalisées sans avoir d'autorisation délivrée par les autorités pouvaient

être empêchées par la police locale. Ces difficultés ne m'ont pas permis de mener des enquêtes quantitatives.

Deuxièmement, les méthodes qualitatives m'ont permis d'obtenir des résultats approfondis, des informations sur des sujets sensibles. Ciblant des acteurs difficilement accessibles et abordant des sujets sensibles, les entretiens et discussions collectives m'ont permis de comprendre la nature des phénomènes observés sur le terrain.

Les enquêtes ont ciblé tout d'abord des acteurs publics, notamment les autorités locales et les départements techniques de district et de province. Je me suis ensuite intéressé aux acteurs économiques comme les entreprises publiques ou privées. Les enquêtes ciblaient des promoteurs immobiliers et de zones industrielles de la région, ainsi qu'une entreprise possédant des usines dans une zone industrielle de Hô Chi Minh Ville. En dernier lieu, les professionnels de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et les chercheurs spécialistes des thématiques de construction régionale, d'industrialisation et de développement immobilier, ont également participé à nos enquêtes.

Dans le cadre des entretiens menés auprès des autorités locales, l'évolution urbaine, les pratiques informelles et le lien entre l'urbanisation et les zones industrielles ont été des axes privilégiés. Quant aux entretiens avec les départements techniques et les promoteurs immobiliers et de zones industrielles, je les ai interrogés sur les mécanismes de planification, les relations entre les acteurs publics et privés, les pratiques et stratégies de passe-droit employées par les promoteurs lors des négociations avec les autorités locales. En interrogeant les professionnels et chercheurs, je me suis intéressé à certains concepts de développement comme la ville intelligente, la ville durable et le développement de logements sociaux.

En total, 47 entretiens et discussions individuels ou collectifs ont été réalisés entre 2016 et 2018 avec les acteurs clés du développement de la région de Hô Chi Minh Ville. À Hô Chi Minh Ville, les enquêtes ont été réalisées notamment auprès des départements de la Construction, de la Planification et de l'architecture, des services de gestion urbaine des districts 2 et Thu Đức et du Comité de gestion des zones franches et des zones industrielles (Hepza). En l'absence de contacts fiables, les enquêtes ne sont pas parvenues à couvrir l'ensemble des sous-districts des districts étudiés. Quant aux acteurs parapublics, l'entretien avec le président de l'Association de l'immobilier de Hô Chi Minh Ville a été l'un des entretiens les plus riches d'informations. J'ai mené aussi des entretiens auprès des spécialistes de l'Institut de recherche pour le développement de Hô Chi Minh Ville (Hids), considéré comme le premier *think tank* public de Hô Chi Minh Ville.

Quant à Binh Duong, la couverture officielle du projet « Binh Duong Liveable City » m'a permis de m'entretenir avec une diversité d'acteurs : les autorités des sous-districts et des îlots d'habitations, les départements de la Construction, de la Science et de la technologie, l'Institut de planification de Binh Duong.

Bénéficiant d'un accès direct à différents départements de la société publique Becamex, je me suis entretenu avec des consultants internationaux en charge du projet de la ville nouvelle de Binh Duong, avec les membres des services de planification et d'architecture, ainsi qu'avec le comité de gestion du projet de la ville nouvelle de Binh Duong. Ensuite, j'ai participé à des entretiens avec les services en charge des projets de logement social et avec le Bureau de ville intelligente, une structure cohabilitée par Becamex et par le Comité populaire de Binh Duong. Finalement, j'ai eu l'occasion d'échanger avec la direction de stratégie de marketing et de développement de cette société publique.

En parallèle des acteurs publics, j'ai également mené des entretiens auprès de chercheurs vietnamiens spécialistes des questions périurbaines et industrielles, qui travaillent pour la plupart à l'Université des sciences sociales et humaines, à l'Université d'architecture de Hô Chi Minh Ville, ainsi qu'à la Vietnam-German University. Enfin, j'ai eu l'occasion de rencontrer des professionnels venus de la firme de BTP Hoa Binh Group, de la joint-venture vietnamo-japonaise Becamex-Tokyu. Les entretiens avec des professionnels de l'immobilier m'ont permis de saisir les relations délicates pouvant exister entre les entreprises privées et les autorités publiques, qui se traduisent par des négociations informelles et par des pots-de-vin.

Faute de contacts fiables, je ne suis pas parvenu à m'entretenir avec des acteurs publics des provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau. Les échanges avec certains acteurs en provenance de ces deux provinces n'ont abouti qu'à l'obtention de certaines ressources documentaires telles que des schémas directeurs, des programmes de développement et certains projets de recherche. Ces ressources m'ont permis de saisir le cadre général de l'urbanisation et de l'industrialisation de ces provinces.

En parallèle des entretiens réalisés auprès des acteurs du développement, de nombreuses observations et enquêtes auprès de la population locale ont été réalisées. Les discussions, souvent informelles, avec la population locale m'ont permis de m'interroger sur les effets socio-spatiaux de l'industrialisation et de l'urbanisme de projet. Ces discussions ont été également révélatrices des problèmes émergents des périphéries étudiées, ainsi que des faiblesses de la planification urbaine de la région de Hô Chi Minh Ville.

Je considère les entretiens auprès des populations locales comme une source d'information alternative d'importance fondamentale. Les discussions réalisées auprès des acteurs locaux, allant des habitants locaux aux migrants saisonniers, m'ont permis de comprendre le mécanisme de gouvernance local. L'information recueillie lors de ces entretiens m'a également permis de saisir des pratiques de négociation employées par la population locale lors des conflits d'intérêts. La population est aujourd'hui parvenue à renforcer sa capacité d'adaptation et de négociation avec les autorités publiques et les promoteurs immobiliers.

2. Les ressources textuelles et statistiques comme appui complémentaire

Outre la participation dans des projets de recherche, la maîtrise de la langue vietnamienne et l'accès aux ressources textuelles et statistiques représentent deux atouts importants. La maîtrise de la langue vietnamienne, qui a facilité la réalisation des enquêtes de terrain, permet également d'exploiter les ressources textuelles et statistiques mises à disposition par l'administration. Difficilement accessibles, les schémas directeurs, les programmes de développement et les données statistiques sont révélateurs des stratégies de développement élaborées par les provinces. La comparaison entre les stratégies formulées par les autorités et la réalité sur le terrain permet de saisir le caractère complexe et évolutif du développement de la région de Hô Chi Minh Ville.

Ensuite, j'ai également exploité des travaux du Paddi. La richesse des données et l'esprit critique des travaux du Paddi ont été une source d'inspiration pour mon projet doctoral. Ces travaux de qualité représentent une source alternative par rapport aux données officielles qui sont souvent cadrées dans le discours de l'État-Parti et sont souvent biaisées par l'administration.

Ce texte est organisé en trois parties et chaque partie comporte trois chapitres. La première partie consiste à établir un état des lieux complet du processus d'urbanisation en lien avec la création de zones industrielles et son rôle dans la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville.

Le chapitre I cherche à dresser un portrait général du développement historique de la région de Hô Chi Minh Ville. Cette partie cherche à mettre en évidence le rôle des héritages historiques dans le développement contemporain. Le chapitre II présente l'émergence de la région à partir de l'ouverture du Vietnam en 1987, à travers la diversification de formes d'industrialisation et l'intégration internationale de l'économie régionale. Le chapitre III

consiste à présenter les situations des provinces étudiées, en mettant l'accent sur leurs spécificités géographiques, économiques et politiques.

La deuxième partie est destinée à décrypter le caractère fragmentaire, inégal et morcelé de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. Le chapitre IV consiste à analyser les conséquences spatiales du développement urbano-industriel contemporain sur les périphéries métropolitaines. Le chapitre V présente une analyse détaillée des acteurs du développement de la région de Hô Chi Minh Ville, en mettant l'accent sur les liens d'interdépendance entre les autorités publiques et les acteurs économiques, ainsi que sur le rôle de la population dans les processus décisionnels. Bouclant la deuxième partie, le chapitre VI cherche à décrypter le caractère morcelé et inégal de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville, en recentrant l'analyse sur l'émergence de nouveaux corridors interprovinciaux de développement.

La troisième partie du texte cherche à mettre en évidence la mise en concurrence entre les provinces, qui conduit à la diversification des trajectoires de métropolisation. Cette partie met également l'accent sur les défis du développement de la région de Hô Chi Minh Ville. Dans le chapitre VII, nous nous interrogeons sur les stratégies de métropolisation de Hô Chi Minh Ville et des provinces voisines, qui s'inscrivent dans une logique de mise en concurrence entre la métropole et les pôles émergents. Le chapitre VIII consiste à identifier les défis de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville, allant de la spéculation immobilière à la pollution industrielle. Le chapitre IX présente une analyse sur des enjeux de la gouvernance métropolitaine.

Première partie

Des héritages urbains et industriels au développement contemporain

La ville de Saigon-Cholon (rebaptisée Hô Chi Minh Ville en 1976) et les provinces voisines connaissent un développement urbain et économique mouvement à partir du XIX^e siècle. De la colonisation française à l'intégration accélérée de l'économie du Sud du pays aux circuits mondiaux dès la deuxième moitié du XIX^e siècle, les grandes villes comme Saigon, Biên Hoa (l'actuelle province de Đông Nai), Vung Tau (l'actuelle province de Ba Ria Vung Tau) et Thu Dâu Môt (l'actuelle province de Binh Duong) se réunissent dans un processus de construction régionale, avec l'émergence d'une dorsale urbano-industrielle. Les héritages du développement de cette période sont aujourd'hui visibles et jouent encore un rôle important dans la trajectoire de métropolisation des provinces économiquement avancée de la région de Hô Chi Minh Ville.

Cette première partie présente un portrait général du développement de cette région à partir de la colonisation française (1859-1954) jusqu'à la mise en place des réformes du *Đôi Moi* en 1987. Si le développement pendant la période 1859-1985 a été fondamentalement déterminé par les conjonctures géostratégiques (Chapitre 1), l'industrialisation globalisée à partir des réformes du *Đôi Moi* (Chapitre 2) a permis de transformer en profondeur le tissu urbain et l'appareil productif de la région de Hô Chi Minh Ville. Aujourd'hui, les quatre provinces économiquement avancées, à savoir Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, s'engagent dans des trajectoires urbano-industrielles différentes, qui témoignent communément de premiers signes de la métropolisation de cette région urbaine.

Chapitre I

Les héritages urbains et industriels (1859-1985)

Les héritages historiques représentent l'un des éléments clés à saisir pour comprendre les processus contemporains de métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. De la colonisation française à la période de désurbanisation socialiste des années 1980, les conjonctures géopolitiques, qui ont conduit à des changements radicaux de trajectoires et de modèles de développement, se trouvent au cœur de l'histoire urbaine de la région Hô Chi Minh Ville.

Avant les réformes du *Đôì Moi* de 1986, l'histoire urbaine de Saigon et de sa région se façonne à travers trois périodes principales : l'émergence de la ville comme pôle d'une économie coloniale extravertie (1858-1954); l'explosion urbaine dans le contexte d'instabilité politique de la guerre du Vietnam (1954-1975) et la stagnation urbaine durant les années socialistes (1975-1986). Ces trois processus se trouvent au cœur de la construction de la région de Saigon : une industrialisation basée sur les secteurs manufacturiers ; une urbanisation par les franges périurbaines et une mise en connexion régionale et internationale par les dynamiques commerciales et de développement d'infrastructures.

Les changements radicaux au niveau des trajectoires et des modèles de développement ont conduit à la naissance d'une mosaïque urbaine dans laquelle les formes bâties et les modes d'urbanisation datant de périodes différentes coexistent. L'évolution qu'ont connue ces trajectoires jusqu'en 1975 contribue à l'émergence de nouveaux enjeux socio-économiques et de gouvernance urbaine, soit autant de facteurs qui déterminent le développement contemporain des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville.

I. Le développement de la ville de Saigon-Cholon (1858-1954) : d'un urbanisme ségrégationniste à la structuration d'une économie extravertie

1. La colonisation et la transformation des villes d'Asie du Sud-Est

Inscrit dans une logique d'urbanisation à des fins militaires et commerciales, le développement des villes d'Asie sous l'égide de la colonisation se caractérise par trois particularités. Premièrement, le changement de trajectoires et de modèles d'urbanisation sous l'effet de la colonisation joue un rôle important dans l'émergence de nombreuses

grandes villes asiatiques. Au contraire des villes « indigènes » au développement non planifié et dépourvu d'une coordination articulée de fonctions urbaines et productives⁸², les autorités coloniales ont employé des méthodes de planification modernes tout en tolérant l'urbanisation autoproduite par la population locale dans les secteurs périphériques⁸³. L'organisation de la ville selon des plans en damier, le zonage fonctionnel, l'installation de nouvelles infrastructures de transport et d'assainissement, ainsi que la construction de nouveaux édifices administratifs, font partie de la production d'une architecture coloniale⁸⁴.

Deuxièmement, les villes coloniales se voient systématiquement attribuer des fonctions commerciales, administratives et militaires. L'architecture coloniale au service de l'extraversion économique et du contrôle du territoire s'exprime nettement à travers la création des nouvelles villes portuaires d'Asie du Sud-Est et de leurs dispositifs commerciaux et militaires. Ces nouvelles centralités militaro-politiques et économiques sont devenues des relais reliant les colonies d'Asie à l'Europe.

Enfin, le développement des villes en situation coloniale symbolise une nouvelle forme de domination sociale, économique et politique. Cette domination se traduit par des dynamiques de ségrégation spatiale à l'échelle intra-urbaine entre les nouvelles zones résidentielles soigneusement planifiées et les quartiers préexistants, ainsi qu'entre la ville-centre coloniale et les périphéries peuplées par les classes modestes⁸⁵. À l'échelle régionale, l'hyperurbanisation des « primate cities »⁸⁶, en tant qu'inévitable résultat des politiques coloniales, contribue à renforcer la primauté urbaine des villes côtières d'Asie. Cette primauté urbaine, caractérisée par les situations de macrocéphalie urbaine que connaissent les villes d'Asie durant cette période, participe à déséquilibrer les territoires nationaux. Même si l'indépendance des colonies a contribué à briser certains liens d'échanges économiques avec les pays européens, les formes bâties et les mécanismes de planification

⁸² Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Le phénomène urbain dans le Viêt Nam traditionnel », Bordeaux, *Cahiers d'outre-mer*, 1993, 184, p. 424.

⁸³ Gibert-Flutre, Marie, « La ville coloniale : laboratoire de modernité en Asie du Sud-Est ? », in C. Laux et J-F. Klein, dir., *Les sociétés coloniales à l'âge des empires : Afrique, Antilles, Asie (années 1850-années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012, p. 267-280.

⁸⁴ Vacher, Hélène, « Villes et colonisation aux XIX^e-XX^e siècles : approches et problématiques d'un avatar urbain depuis la seconde guerre mondiale », in D. Turrel, dir., *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVI^e-XX^e*, Tours, Presses universitaires François-Rebelais, 2003, p. 367-386.

⁸⁵ Vacher, Hélène, « Villes et colonisation aux XIX^e-XX^e siècles : approches et problématiques d'un avatar urbain depuis la seconde guerre mondiale », in D. Turrel, dir., *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVI^e-XX^e*, Tours, Presses universitaires François-Rebelais, 2003, p. 367-386.

⁸⁶ McGee, Terry G., *The Southeast Asian City: a Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia*, Californie, Praeger, 1967, 204 p.

hérités de l'époque coloniale jouent un rôle encore important dans les trajectoires d'urbanisation des villes d'Asie du Sud-Est⁸⁷.

2. Le développement de la ville de Saigon à l'époque coloniale, témoin d'une urbanisation ségrégationniste

L'émergence des provinces de l'actuelle région de Hô Chi Minh Ville joue un rôle déterminant dans la construction du territoire national du Sud-Vietnam. La construction politico-administrative du territoire de l'actuelle ville-province de Hô Chi Minh Ville et de ses provinces voisines est le fruit de politiques de reconfiguration territoriale et de développement d'une économie coloniale axée sur l'extraction de richesses locales.

Selon les études de Langlet et Quach-Langlet⁸⁸, les quatre provinces étudiées de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville trouvent leur origine dans les épisodes de délimitation administrative de la Cochinchine française menée par l'administration coloniale (**carte 6**). Les territoires de Hô Chi Minh Ville, de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau retrouvent leurs origines administratives respectives dans les provinces coloniales de Ba Ria, de Thu Dầu Môt, de Biên Hoa et de Saigon-Gia Định-Cholon⁸⁹.

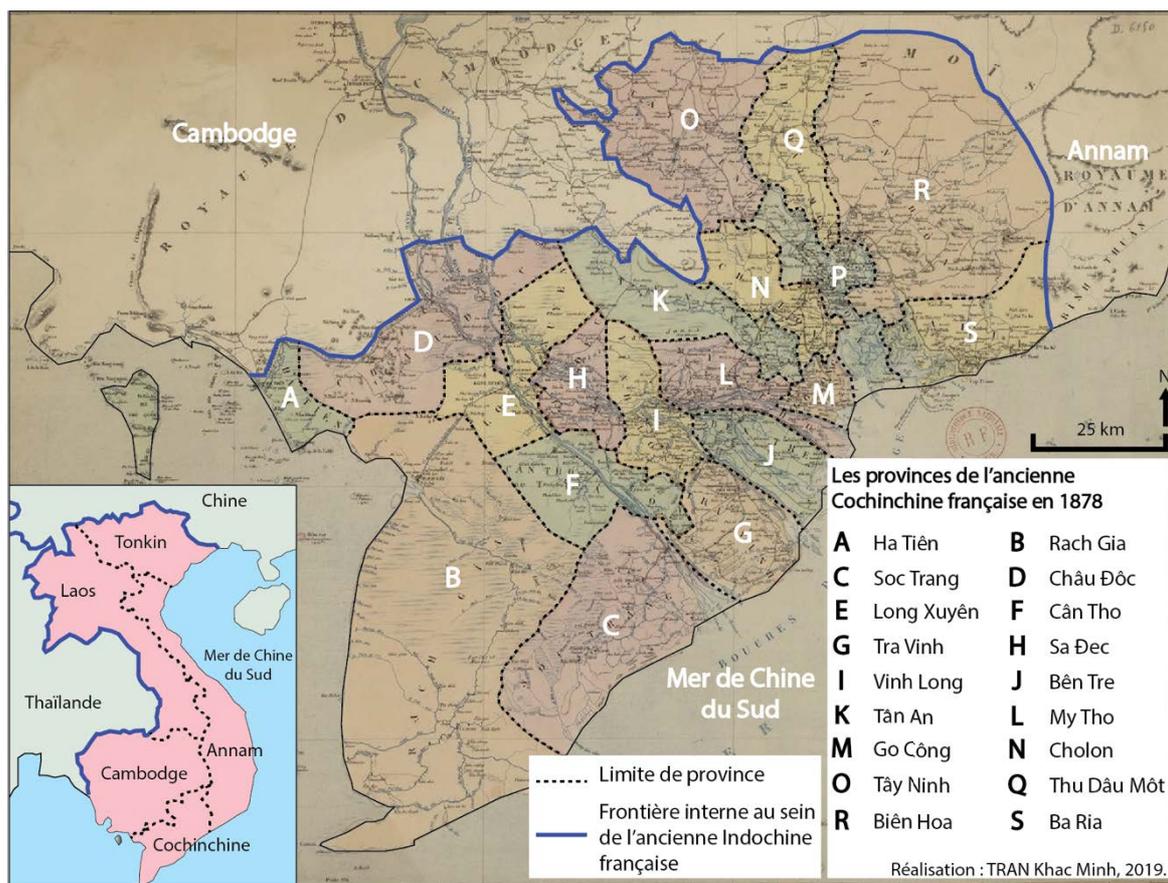
La construction d'une économie coloniale s'est appuyée principalement sur l'extraction des richesses locales. Le riz et les autres produits agricoles en provenance des deltas du fleuve Rouge et du Mékong, ainsi que le caoutchouc et les ressources minières sont drainés vers des grandes villes portuaires comme Saigon et Haiphong (qui se trouve au nord du pays). La mise en œuvre de nouvelles politiques d'aménagement urbain et de développement d'infrastructures a permis d'appuyer l'extraversion de l'économie du pays.

⁸⁷ Reed, Robert R., « The Primate City in Southeast Asian: Conceptual Definitions and Colonial Origins », Quezon City, *Asian Studies: Journal of Critical Perspectives on Asia*, 1972, 10, p. 282-320.

⁸⁸ Langlet, Philippe et Quach-Langlet, Thanh-Tâm, *Atlas historique des six provinces du Sud du Vietnam : du milieu du XIX^e au début du XX^e siècle*, Paris, les Indes savantes, 2001, p. 33 et 35.

⁸⁹ En 1876, les autorités coloniales ont divisé le territoire cochinchinois en quatre circonscriptions. Les quatre provinces précédemment citées correspondent aux arrondissements de la circonscription de Saigon. À partir de 1900, la Cochinchine française a été subdivisée en provinces. Les actuelles provinces du Vietnam retrouvent leurs toponymes et l'essentiel de leurs limites administratives dans les provinces cochinchinoises de 1900.

Carte 6. L'organisation administrative de l'ancienne Cochinchine française en 1878



Source : Gallica, « La Cochinchine française en 1878 », <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84450815>, consulté le 16/05/2019.

Le delta du Mékong et la région de Hô Chi Minh Ville correspondent aujourd'hui au territoire de la Cochinchine française. Si les limites administratives des provinces ont fortement évolué, leurs toponymes sont encore utilisés aujourd'hui.

Suite à la prise des provinces du Sud-Vietnam par les Français dans les années 1860, les autorités coloniales ont mis en place des politiques urbaines dans le but de construire une ville portuaire moderne en Indochine. En parallèle des cartes d'état-major, les autorités coloniales ont commencé à produire les premiers schémas directeurs destinés aux grandes villes du pays. Le plan Coffyn⁹⁰ est considéré comme le premier schéma directeur de la ville-province de Saigon. Malgré sa réalisation seulement partielle, ce plan a posé les premières orientations spatiales et architecturales de la ville coloniale de Saigon⁹¹ dont les vestiges restent aujourd'hui présents.

⁹⁰ Paul Coffyn (1810-1871), colonel du Génie, est chargé de l'élaboration du premier plan d'urbanisme de Saigon, intitulé « Projet de ville de 500 000 âmes à Saigon » et validé en mai 1862.

⁹¹ Tôn Nu, Quynh Trân, « Les prémisses de l'urbanisation de Saigon-Hô Chi Minh Ville. Empreintes du patrimoine culturel français sur l'évolution urbaine locale », Aix-en-Provence, *Faire savoirs*, 2015, 12, p. 64.

Le zonage fonctionnel proposé par le plan Coffyn propose la mise en place d'un zonage fonctionnel dans l'objectif de développer un nouveau centre urbain soigneusement planifié et doté d'infrastructures portuaires d'envergure. L'urbanisation de la ville s'oriente principalement selon un plan en damier de 2 500 ha tourné vers les rives de la rivière de Saigon. Le plan en damier a permis non seulement de définir les grandes artères de Saigon, mais aussi d'appuyer l'implantation spatiale d'activités portuaires et défensives le long de la rivière. Sous l'égide de cet urbanisme colonial, Saigon prend progressivement son essor en tant que ville commerciale dotée de fonctions politico-administrative et géostratégique (**illustration 1**).

En parallèle des orientations spatiales axées sur le secteur portuaire, le zonage fonctionnel représente la deuxième spécificité du plan Coffyn. Le plan prévoit la distinction entre trois types de terrains⁹² : les terrains destinés à l'implantation de dispositifs commerciaux (concentrés surtout sur les rives de la rivière de Saigon) ; les terrains destinés aux habitats intra-muros (le centre-ville colonial) ; les terrains destinés aux habitats périurbains. Jusqu'à la mise en place des travaux de modernisation de Paul Doumer au début des années 1900, Saigon s'est progressivement dotée grâce aux orientations du plan Coffyn d'un réseau de voirie terrestre, fluviale et ferrée hiérarchisée ainsi que d'un système développé d'infrastructures de canalisation et d'assainissement, soit autant de facteurs qui déterminent la trajectoire d'urbanisation de Saigon

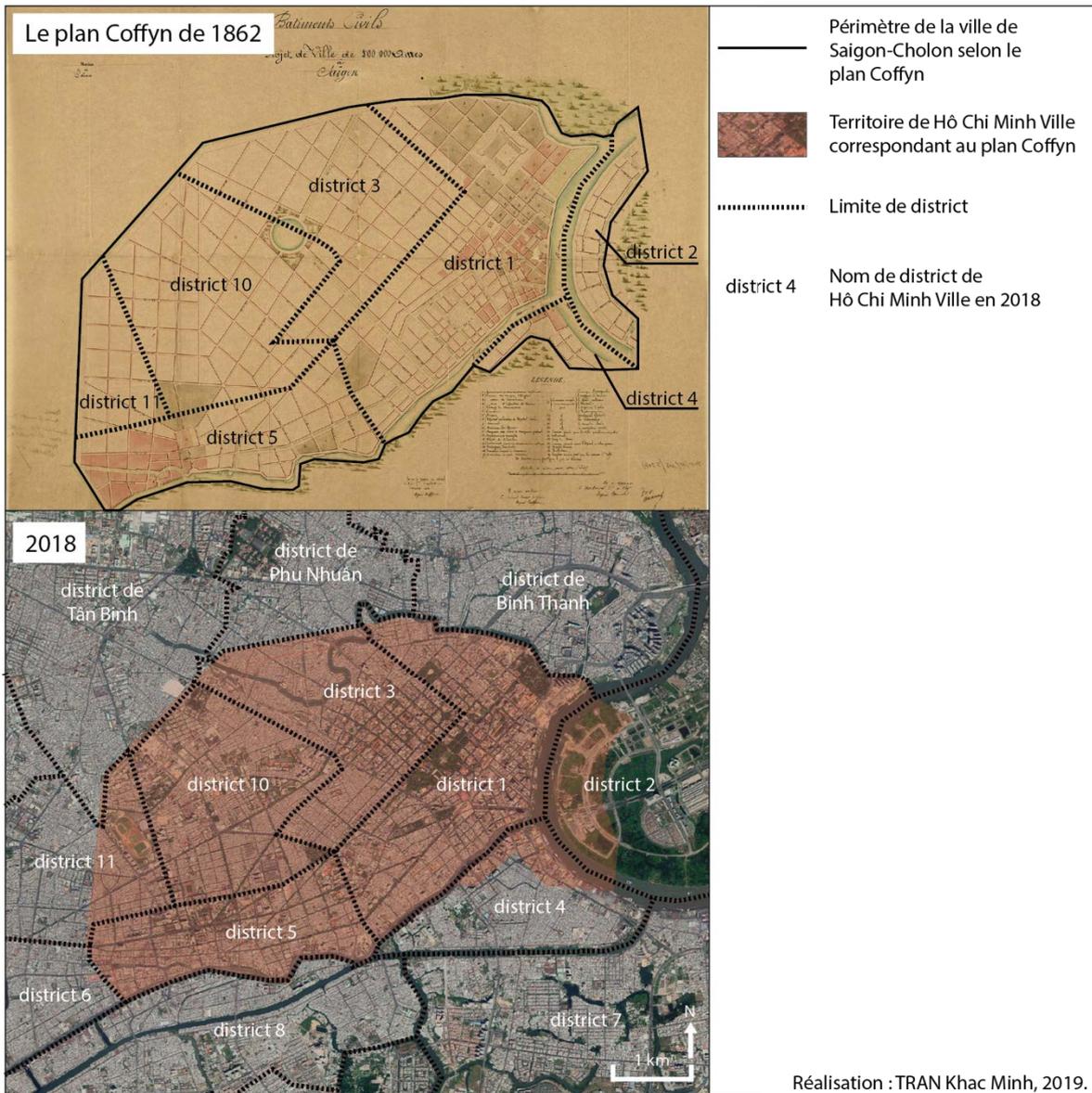
L'urbanisme colonial incarne également une nouvelle forme de domination socio-spatiale. Cette domination s'exprime avant tout à l'échelle intra-urbaine, notamment à travers des oppositions au niveau de l'architecture, des équipements routiers et de l'assainissement entre les arrondissements de centre-ville — qui sont principalement peuplés par les Français, les Vietnamiens et les Chinois aisés — et les arrondissements péricentraux — où se concentre la majorité de la population locale. À l'opposé des villas coloniales, des parcs verdoyants et des routes goudronnées du centre-ville⁹³, les quartiers périphériques se caractérisent alors par une présence importante d'habitats végétaux, de parcelles agricoles et de routes en terres battues. En 1937, la ville compte par exemple 115 354 habitants qui vivent dans des paillotes, soit 70 % de la population vietnamienne de Saigon-Cholon⁹⁴.

⁹²Tôn Nu, Quynh Trân, « Les prémisses de l'urbanisation de Saigon-Hô Chi Minh Ville. Empreintes du patrimoine culturel français sur l'évolution urbaine locale », Aix-en-Provence, *Faire savoirs*, 2015, 12, p. 63.

⁹³ Le centre-ville colonial de Saigon s'est étendu essentiellement sur l'espace des districts 1 et 3. Les actuels districts péricentraux, comme Binh Thanh, Go Vâp, Tân Bình, Phu Nhuận, correspondent à la ceinture périurbaine de Saigon durant la période coloniale.

⁹⁴ Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « La société coloniale : colonisateurs et colonisés » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 181.

Illustration 1. Le plan Coffyn de 1862 et l'organisation administrative des districts de centre-ville de Hô Chi Minh Ville en 2018



Source : Manhhai, « Saigon 1862 - Bâtiments civils. Projet de ville de 500.000 âmes à Saigon. Author : Coffyn », <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/32352942716/in/photostream/>, consulté le 16/05/2019 ; Google Earth, 2018.

Le centre-ville de Saigon-Cholon correspond aux actuels districts centraux de Hô Chi Minh Ville (districts 1, 3, 5 et 10). Certains secteurs des actuels districts 1, 2 et 4 ont été destinés à la construction d'infrastructures portuaires durant la période coloniale. Alors que les limites administratives de plusieurs districts péricentraux et périphériques ont été modifiées depuis 1975, celles des districts centraux restent inchangées et correspondent exactement à la délimitation du plan Coffyn de 1862.

Enfin, la fracture sociale entre la classe dominante comportant les Français, les Vietnamiens et les Chinois riches et la masse populaire contribue à l'émergence d'une mosaïque ethno-sociale marquée par de profondes inégalités très visibles dans la capitale

cochinchinoise⁹⁵. L'interconnexion spatiale entre la ville-centre construite par les Français, la ville-comptoir chinoise de Cholon et certains réseaux urbano-marchands vietnamiens préexistants devient un support territorial au profit non seulement des synergies commerciales entre différentes communautés mais également des relations de domination exercées par les Français.

À l'échelle de la région de Saigon, les chefs-lieux provinciaux comme Biên Hoa (province de Đông Nai), Thu Dầu Môt (province de Binh Duong) et le Cap Saint-Jacques (actuellement la ville de Vung Tau) ont également connu un développement important, dont les héritages urbains restent présents jusqu'à nos jours. À l'instar de Saigon-Cholon, les villes provinciales, développées sous l'égide d'un urbanisme colonial, exercent un contrôle territorial, politique et économique sur leurs territoires ruraux voisins. Alors que les autorités coloniales concentrent leurs moyens financiers dans la modernisation de certaines grandes villes, la campagne reste dépourvue de tout programme de développement d'envergure. En parallèle des inégalités se creusant rapidement au sein de la société urbaine, une grande partie des paysans vietnamiens voient leurs conditions de vie empirer sous l'effet de la mise en œuvre des politiques coloniales.

3. Saigon au cœur d'une économie coloniale extravertie : entre une industrialisation fragile et des secteurs portuaire et commercial émergents

Définie comme une colonie d'exploitation, la Cochinchine française s'oriente vers la construction d'une économie extravertie dont l'objectif principal est le drainage des richesses locales vers la métropole. En parallèle, les marchés locaux, surtout urbains contribuent à la croissance de l'économie métropolitaine en absorbant leurs produits finis. Par exemple, la valeur des exportations depuis la Cochinchine s'élève en 1906 à 116 millions de francs alors que le marché local absorbe 143 millions de francs de marchandises⁹⁶. En parallèle de cet essor commercial émergent, l'économie cochinchinoise durant la période coloniale se caractérise par un processus d'industrialisation fragile et peu efficace par rapport à celui du Nord.

Le processus d'industrialisation au sud du pays à l'époque coloniale s'est heurté à plusieurs contraintes structurelles et conjoncturelles. Les contraintes conjoncturelles

⁹⁵ Truong, Hoang Truong, *La banlieue de Hồ Chí Minh-Ville : Bà Diêm (Hóc Môn) et Vinh Lộc A (Bình Chánh)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2014, p. 53, 54, 55 et 56.

⁹⁶ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies. 1^{er} volume. Indo-Chine, Afrique*, Paris, Flammarion, 1908, p. 106.

tiennent à l'opposition des capitalistes métropolitains envers tout développement de l'industrie des colonies et aux effets négatifs des politiques protectionnistes menées par l'État français⁹⁷. L'industrie cochinchinoise se caractérise également par plusieurs faiblesses structurelles liées au milieu naturel et socio-économique. La rareté des ressources minières, qui se concentrent principalement au nord du pays, la concurrence des filières d'artisanat locales et des capitalistes chinois⁹⁸, ainsi que le poids prédominant des activités agricoles, participent à entraver le développement d'industries lourdes.

Face à ces difficultés, l'industrie cochinchinoise s'aligne sur des stratégies visant à favoriser les industries légères de transformation des produits agricoles locaux. Pendant cette période, Cholon, la ville-comptoir chinoise en complémentarité économique avec Saigon, concentre la majorité des usines de traitement de riz de la région (**photo 1**). Une quarantaine d'entreprises chinoises de Cholon et une dizaine d'entreprises françaises assurent par exemple en 1930 80 % des exportations de riz de la Cochinchine⁹⁹. La majorité des rizeries tenues par les capitalistes chinois se trouvent concentrées le long de l'arroyo Chinois, qui relie le centre-ville colonial au quartier de Cholon (**photo 2**). En dehors de Saigon-Cholon, les villes provinciales concentrent certaines industries tenues par la population locale, comme les fonderies de Biên Hoa (actuellement province de Đồng Nai) et les fameuses poteries de Thu Dầu Môt (actuellement province de Binh Duong)¹⁰⁰.

En conclusion, l'industrialisation du Sud-Vietnam durant la colonisation a conduit à la création d'un secteur secondaire handicapé par de multiples faiblesses structurelles. Pour un exemple chiffré, il y a seulement 36 unités de production industrielle en Cochinchine en 1906, soit presque 40 ans après la prise de la Cochinchine par les Français, et la majorité de ces unités de production s'implantent à Saigon-Cholon¹⁰¹. Malgré des résultats timides, cette industrialisation contribue à changer plusieurs aspects de la structure économique du Sud du Vietnam. Les dynamiques sectorielles et de répartition spatiale¹⁰² des industries datant de

⁹⁷ Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « Capitalisme colonial et développement (1858-1940) » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 171.

⁹⁸ Hô, Hai Quang, « La formation du secteur de production capitaliste au Viêt Nam méridional (1859-1918) : la théorie des capitaux importés à l'épreuve des faits », Saint-Denis, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1985, 267, p. 228, 233 et 234.

⁹⁹ Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « Capitalisme colonial et développement (1858-1940) » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 122.

¹⁰⁰ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies. 1^{er} volume. Indo-Chine, Afrique*, Paris, Flammarion, 1908, p. 111.

¹⁰¹ Hô, Hai Quang, « La formation du secteur de production capitaliste au Viêt Nam méridional (1859-1918) : la théorie des capitaux importés à l'épreuve des faits », Saint-Denis, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1985, 267, p. 229.

¹⁰² Vo, Van Nhung, « Quelques aspects du développement industriel au Vietnam », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42, p. 579.

l'époque coloniale jouent un rôle fondamental dans l'industrialisation de la République du Vietnam à partir des années 1960. Du poids prédominant des industries légères à la concentration spatiale de la production dans la région Saigon-Cholon-Biên Hoa, l'industrialisation des années 1960 s'inscrit dans la continuité des logiques économiques héritées de l'époque coloniale.

Photo 1. L'intérieur d'une rizerie à Cholon en 1925



Source : Manhhai, « AP4197-Denis-Frères Cochinchine, Cholon, 1925 – Ensachage manuel du riz (1) », <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/33505356143/>, consulté le 16/05/2019.

Malgré une industrialisation marquée par plusieurs faiblesses, l'économie du Sud-Vietnam a connu au cours de la colonisation un développement accéléré, à l'origine d'un nouvel essor des activités commerciales. L'émergence du secteur commercial a conduit au développement de nouvelles infrastructures de transport, notamment des axes de communication terrestres régionaux et des ports maritimes. Entre 1879 et 1900, les importations de la Cochinchine sont passées de 7,6 à 11,6 millions de piastres et les

exportations de 26 à 43 millions de piastres¹⁰³, d'où l'ampleur de la croissance du secteur commercial de cette colonie¹⁰⁴.

Photo 2. Une rizerie à Cholon située au bord de l'arroyo Chinois en 1925



Source : Manhhai, « AP4163-Denis-Frères Cochinchine, Cholon, 1925 – Rizerie (1) », <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/34315250455/>, consulté le 16/05/2019.

En parallèle d'un réseau de transport terrestre centralisé à Saigon et bénéficiant d'une mise en connexion régionale accélérée sous l'effet des politiques de modernisation de Paul Doumer¹⁰⁵, les infrastructures portuaires jouent un rôle fondamental dans l'émergence de la capitale cochinchinoise. Jusqu'à la fin de la colonisation, le port de Saigon, considéré comme la seule voie reliant la Cochinchine à la métropole, facilite les échanges avec les pôles commerciaux régionaux comme Manille, Hong Kong, Singapour et les ports du monde

¹⁰³ En règle générale, le taux de change de la piastre indochinoise s'élevait à environ dix francs.

¹⁰⁴ Hô, Hai Quang, « La formation du secteur de production capitaliste au Viêt Nam méridional (1859-1918) : la théorie des capitaux importés à l'épreuve des faits », Saint-Denis, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1985, 267, p. 237.

¹⁰⁵ Phan-Labays, Thi Hoai Trang, « Paul Doumer : aux origines d'un grand projet, le chemin de fer transindochinois », Paris, *Histoire, économie et société*, 2011, 3, p. 115-140 ; Paul Doumer (1857-1932), gouverneur général de l'Indochine française entre 1897 et 1902, est connu pour son volontarisme politique, à travers la mise en place de multiples réformes budgétaires, administratives et de politiques de développement d'infrastructures. Les politiques doumériennes ont contribué à transformer profondément le tissu économique du Vietnam.

malais¹⁰⁶. Grâce à la localisation géographique avantageuse de ses ports fluviaux, Saigon devient également un nœud de transport assurant l'interconnexion entre la Cochinchine et le Cambodge (**photo 3**).

Photo 3. Le port de Saigon en 1866



Source : Tommy Truong⁷⁹, « Càng Saigon - Saigon 1866 - Vue de l'Établissement des Messageries Impériales - Photo by Emile Gsell », <https://www.flickr.com/photos/97930879@N02/14111668884>, consulté le 16/05/2019.

L'importance du port de Saigon se traduit non seulement par la grandeur de son architecture, mais aussi par l'ampleur des échanges commerciaux réalisés durant la période coloniale. Selon Eugène Jung¹⁰⁷, ce port maritime, dont le bâti s'étend sur six kilomètres en aval de la ville de Saigon, a réalisé en 1906 des importations équivalentes à 130,7 millions de francs et des exportations équivalentes à 116 millions de francs. Au sein de ces sommes colossales, les valeurs d'importations et d'exportations avec Hong Kong ont atteint en 1906 respectivement 8,9 millions et 21,2 millions de francs alors que celles avec Singapour sont de l'ordre de 10,4 millions et 6 millions de francs¹⁰⁸. Le port de Saigon a réalisé également des exportations équivalentes à 13,2 millions de francs avec la Chine en 1906. Vers la fin de

¹⁰⁶ Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « Capitalisme colonial et développement (1858-1940) » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 129.

¹⁰⁷ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies. 1^{er} volume. Indo-Chine, Afrique*, Paris, Flammarion, 1908, p. 108 et 109.

¹⁰⁸ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies. 1^{er} volume. Indo-Chine, Afrique*, Paris, Flammarion, 1908, p. 113.

la colonisation, ce port fluvial a acheminé pour l'année 1937 8 millions de tonnes de marchandises, de biens de consommation et d'équipements¹⁰⁹.

En conclusion, l'importance du port de Saigon a contribué à transformer en profondeur la structure de l'économie du Sud-Vietnamien. En raison d'une industrialisation difficile en Cochinchine, le rôle des capitaux industriels est progressivement remplacé par les capitaux marchands, qui sont en constante croissance grâce au développement du secteur commercial, dans le processus de formation de production capitaliste au Sud-Vietnam¹¹⁰. Représentant un support important pour l'économie cochinchinoise, le système de production capitaliste structuré durant la colonisation française a contribué à accélérer le développement de la République du Sud-Vietnam à partir de la fin des années 1950.

4. L'émergence de Saigon-Cholon durant la période coloniale au cœur des dynamiques de modernisation urbaine et de construction régionale

Les politiques coloniales ont contribué à moderniser le Vietnam pendant la période 1870-1954. En parallèle d'une transformation du paysage économique et urbain du pays, les inégalités de développement s'aggravent et génèrent de nouvelles fractures au sein de la société vietnamienne. En poursuivant ce fil de raisonnement, nous portons notre analyse sur la transformation urbaine et économique de la région de Saigon sous l'effet des politiques de modernisation coloniale à partir du début des années 1900.

L'exploitation coloniale française s'appuie sur la structuration d'un réseau d'infrastructures de transport permettant d'acheminer les produits agricoles, manufacturiers et les ressources minérales vers les villes portuaires du Vietnam. Dans le cas de la Cochinchine, la construction des infrastructures portuaires et de transport modernes a contribué à renforcer le poids dominant de Saigon-Cholon au sein de la région. Durant la dernière moitié du XIX^e siècle, le développement d'infrastructures de transport reste faible en Cochinchine. La plupart des infrastructures de transport modernes ont été construites dans la région de Saigon-Cholon et dans ses alentours. Avant la mise en œuvre des politiques de modernisation de Paul Doumer, le réseau ferré régional compte seulement 3 lignes principales : la ligne ferrée Saigon-My Tho (71 km) en direction du delta du Mékong ; la ligne Saigon-Cholon (5 km) ; un réseau de tramway de 29 km en direction des districts

¹⁰⁹ Gras, Pierre, « La fin du rêve colonial (1954-1965) », in P. Gras, dir., *Le temps des ports : déclin et renaissance des villes portuaires, 1940-2010*, Paris, Tallandier, 2010, p. 62.

¹¹⁰ Hô, Hai Quang, « La formation du secteur de production capitaliste au Viêt Nam méridional (1859-1918) : la théorie des capitaux importés à l'épreuve des faits », Saint-Denis, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1985, 267, p. 223-244.

périphériques de Saigon (Saigon-Cholon ; Saigon-Hoc Môn ; Saigon-Go Váp)¹¹¹ (**illustration 2**).

Le développement des infrastructures de transport du Sud du Vietnam a pris un tournant fondamental avec la mise en place des politiques de modernisation menées par Paul Doumer. La construction du réseau ferroviaire du Transindochinois a renforcé l'interconnexion entre la Cochinchine, l'Annam (qui correspond actuellement à la région du Centre du Vietnam) et le Tonkin (qui correspond actuellement au Nord du Vietnam). Comptant 1 860 km au total, le réseau du Transindochinois a contribué à consolider des corridors de transport reliant des zones rurales et des enclaves frontalières aux marchés régionaux et aux pôles industriels du pays¹¹². Le Transindochinois a participé de manière indirecte à accélérer le processus d'unification du territoire national vietnamien.

Le réseau de transport ferroviaire cochinchinois a connu une nouvelle étape de développement sous l'effet de la construction du Transindochinois. Profondément centralisé à Saigon-Cholon, le réseau cochinchinois va désormais s'orienter, avec plus de 500 km de ligne ferrée, selon deux directions principales : vers le delta du Mékong (initialement la ligne Saigon-My Tho) et vers les villes de la côte centrale du Sud (ligne Saigon-Nha Trang)¹¹³. Quant au transport routier, le réseau indochinois fait partie des réseaux les plus élaborés de l'Asie orientale : « En 1943, avec 32 000 kilomètres empierrés et 5 700 asphaltés, un parc automobile de 18 000 véhicules, un trafic de 40 à 50 millions de voyageurs, l'Indochine dispose de l'un des meilleurs réseaux routiers de l'Asie orientale. »¹¹⁴ (**carte 7**)

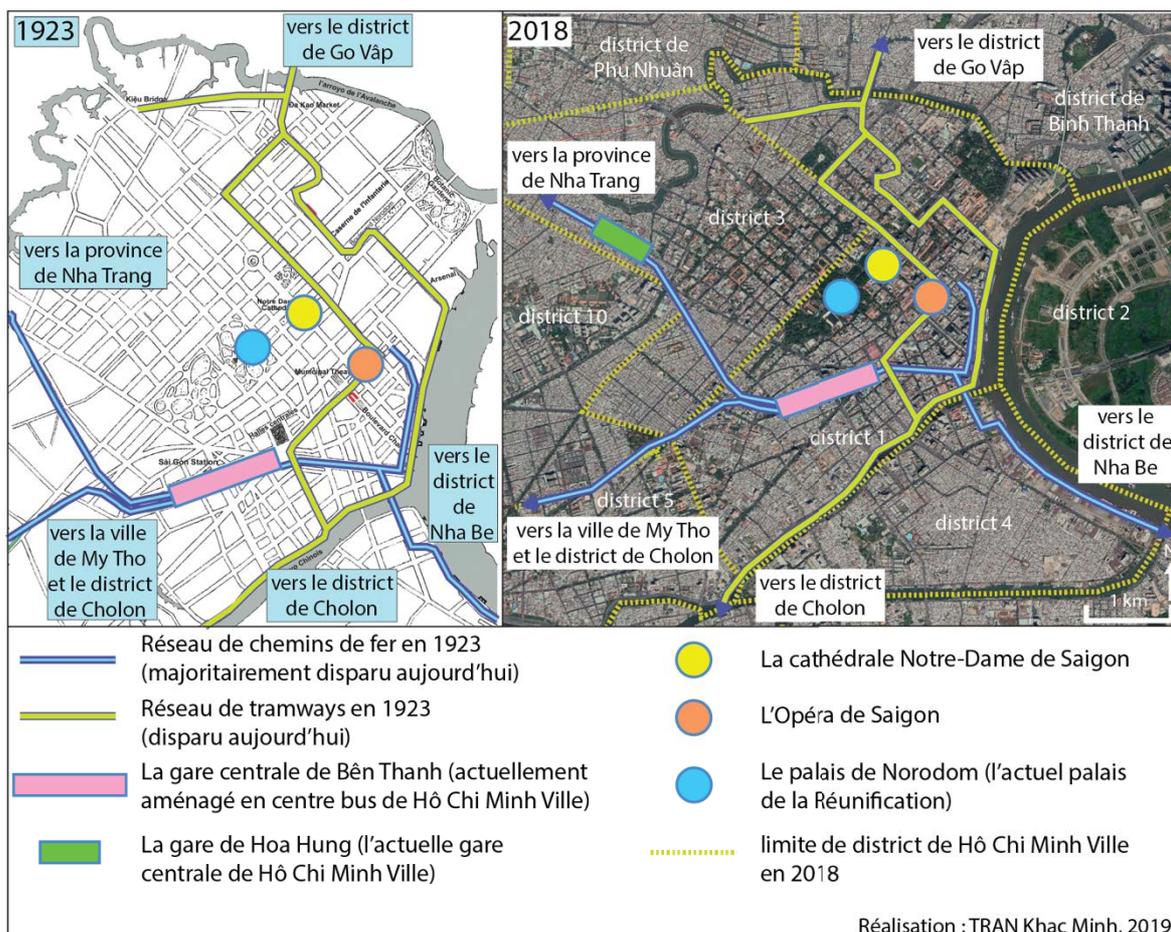
¹¹¹ Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies. 1^{er} volume. Indo-Chine, Afrique*, Paris, Flammarion, 1908, p. 107 et 108.

¹¹² Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « Capitalisme colonial et développement (1858-1940) » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 127 et 128.

¹¹³ Phan-Labays, Thi Hoai Trang, « Paul Doumer : aux origines d'un grand projet, le chemin de fer transindochinois », Paris, *Histoire, économie et société*, 2011, 3, p. 127.

¹¹⁴ Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « Capitalisme colonial et développement (1858-1940) » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 128.

Illustration 2. Le réseau de chemins de fer et de tramways de Saigon et ses vestiges dans le paysage de Hô Chi Minh Ville



Source : Doling, Tim, « Hai Ba Trung, Saigon's Famous Streets » [Hai Ba Trung parmi les rues les plus connues de Saigon], <http://blissisaigon.com/saigons-famous-streets-and-squares-hai-ba-trung-street-2/>, consulté le 15/05/2019 ; Google Earth, 2018.

Saigon-Cholon compte parmi quelques villes du Vietnam qui ont été équipées d'infrastructures de transport ferroviaire par les Français durant la période coloniale. Centralisées à la gare de Bê n Thanh, les lignes de chemin de fer partent en direction du delta du Mékong (vers la ville de My Tho) et des provinces du centre (vers la ville de Nha Trang). Les lignes de tramway de Saigon desservent quant à elles les quartiers du centre-ville. Ce réseau a permis de relier le quartier chinois de Cholon, les districts périphériques de Go Váp et de Hoc Môn au centre-ville colonial de Saigon. Alors que les lignes de tramway ont aujourd'hui disparu, une partie des lignes de chemin de fer sont encore opérationnelles. Centralisées à la gare de Hoa Hung (district 3), ces lignes, traversant les districts péri-centraux de Hô Chi Minh Ville, permettent de relier la ville-province au Centre et au Nord du Vietnam.

Carte 7. L'organisation du réseau routier et de chemins de fer de l'Indochine en 1933



Source : Gallica, « Carte de l'Indochine. Routes, chemins de fer et phares (en 1933) », <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530574891>, consulté le 16/05/2019.

Le réseau routier et de chemins de fers de l'Indochine est centralisé autour des grandes villes de la région comme Saigon-Cholon, Hanoï et Haïphong. Les premières routes et lignes ferrées ont été construites dans l'objectif d'améliorer l'interconnexion entre les villes indochinoises. Dans un deuxième temps, de nouveaux axes de communication ont été construits pour relier les régions agricoles et les bassins miniers aux villes, où se concentrent les industries et les ports. Le territoire du Vietnam (qui est subdivisé en trois parties pendant la période coloniale : Tonkin, Annam et Cochinchine) est mieux desservi par les lignes routières et ferrées que le Laos et le Cambodge, en raison de la concentration d'activités industrielles et portuaires dans les provinces littorales de la région.

Sous l'effet des politiques doumériennes, les villes vietnamiennes ont vécu une période de développement accélérée. De la construction de nouvelles infrastructures à la mise en place d'institutions de recherche au service des filières économiques coloniales, les villes vietnamiennes ont connu non seulement une restructuration en profondeur de leur

économie, mais aussi des mutations urbanistiques non négligeables. La municipalité a élaboré certaines stratégies en vue de résoudre des problèmes urbains préexistants.

À partir de la fin des années 1920, une stratégie de développement d'habitations bon marché a été élaborée avec l'établissement d'un cadre juridique et budgétaire et la construction des premières cités ouvrières au milieu des années 1930¹¹⁵. Néanmoins, la politique de développement des HBM en Cochinchine a été réalisée principalement dans l'objectif d'encadrer et de réguler la spéculation du marché immobilier local. Faute de financements, ce programme n'est pas parvenu à résoudre les problèmes d'habitats insalubres et de pénurie de logements.

La municipalité de Saigon a élaboré des stratégies d'urbanisation visant à accélérer la modernisation de la capitale régionale. En parallèle de quelques idées visant à transformer Thu Thiêm en une ville nouvelle¹¹⁶, la modernisation de Saigon s'est appuyée sur des politiques d'électrification. Essentiellement destinée à la population urbaine aisée¹¹⁷, la production d'électricité du Sud-Vietnamien se caractérise par une concentration spatiale des centrales dans la région de Saigon-Cholon et dans ses alentours. En 1932 et 1940, la production d'électricité indochinoise a connu une croissance de 90 % et un réseau d'approvisionnement régional a été structuré sous l'égide du plan Monnet après la Seconde Guerre mondiale¹¹⁸.

La transformation urbaine de la ville de Saigon-Cholon s'est pourtant enlisée après la Première Guerre mondiale dans un développement ambigu et peu équilibré. En parallèle de certains projets de construction de nouvelles cités ouvrières soigneusement planifiées, la municipalité a mis en place entre 1943 et 1945 des mesures de « bricolage urbain » comme l'aménagement d'une dizaine de « villages » dans les périphéries afin de résoudre les problèmes d'habitats insalubres¹¹⁹. En Cochinchine, la volonté de modernisation des autorités coloniales est discréditée par une réalisation inachevée, incomplète voire symbolique, et par l'absence quasi totale d'une participation associative et civile. En

¹¹⁵ Herbelin, Caroline, « Des habitations à bon marché au Viêt Nam. La question du logement social en situation coloniale », Marseille, *Moussons*, 2009, 13-14, p. 129 ; Avec la création des organismes comme les sociétés d'habitations à bon marché (HBM), la Commission de contrôle des HBM et l'Office public d'HBM, la municipalité de Saigon-Cholon a également prédéfini des modalités de financement avec des participations financières venant du budget de l'Indochine, de celui de la Cochinchine, de la municipalité et des districts.

¹¹⁶ Gras, Pierre, « La fin du rêve colonial (1954-1965) », in P. Gras, dir., *Le temps des ports : déclin et renaissance des villes portuaires, 1940-2010*, Paris, Tallandier, 2010, p. 63.

¹¹⁷ En 1939, il y a seulement 63 480 abonnés au réseau électrique de l'Indochine sur une population de 24 millions d'habitants.

¹¹⁸ Tertrais, Hugues, « L'électrification de l'Indochine », Paris, *Outre-mers*, 2002, 334-335, p. 595 et 596.

¹¹⁹ Herbelin, Caroline, « Des habitations à bon marché au Viêt Nam. La question du logement social en situation coloniale », Marseille, *Moussons*, 2009, 13-14, p. 138.

conclusion, les mesures de modernisation menées par les autorités coloniales contribuent à creuser davantage l'écart entre l'élite franco-vietnamienne et chinoise, et les classes populaires, entre la ville électrifiée, planifiée, et les périphéries insalubres, rurales ; entre l'hégémonie industrielle et commerciale de la région de Saigon et un monde rural en sous-développement.

II. La région de Saigon durant la période de guerre (1954-1975) : d'une urbanisation « forcée » à une industrialisation embryonnaire vouée à l'échec

En situant l'industrialisation et l'urbanisation de la région de Saigon au cœur de notre analyse, si la création de la République du Sud-Vietnam après la guerre d'Indochine représente une condition propice pour le développement capitaliste, le contexte géopolitique et sécuritaire instable en devient l'obstacle principal. La guerre du Vietnam a contribué non seulement à saboter l'économie de cette jeune nation, mais aussi à rendre l'urbanisation du Sud-Vietnam déséquilibré et fragile. La région de Saigon et les provinces voisines (**illustration 3**) jouent toujours un rôle fondamental dans la construction du territoire du Sud-Vietnam pendant cette période.

1. Reconstruire l'économie capitaliste de la République du Sud-Vietnam : une industrialisation ambitieuse mais dépendante d'aides étrangères

En profonde désarticulation et désintégration après la guerre d'Indochine, la séparation territoriale du pays suite à la signature des accords de Genève de 1954 induit une divergence de trajectoires économiques entre le Nord et le Sud-Vietnam. Dans un contexte de reconstruction et d'hostilité géopolitique, le Nord Vietnam s'attelle rapidement à la construction d'une économie centralisée à planification socialiste, qui se développe en se fondant sur des logiques d'autosuffisance économique datées des années de guérilla contre les Français. Quant au Sud, les héritages coloniaux et la naissance de la République du Sud-Vietnam conduisent à l'émergence d'une nouvelle économie capitaliste après-guerre¹²⁰.

Dès son indépendance, le Sud-Vietnam doit faire face à de multiples difficultés économiques. Malgré le développement de la riziculture dans le delta du Mékong, l'économie de la République du Sud-Vietnam, privée de la quasi-totalité des industries minières, énergétiques et manufacturières à la suite de la séparation Nord-Sud de 1954, se

¹²⁰ Tertrais, Hugues, « L'électrification de l'Indochine », Paris, *Outre-mers*, 2002, 334-335, p. 589-600.

heurte à de multiples obstacles. L'économie de cette jeune république se caractérise par un secteur commercial déficitaire et par une dépendance envers les aides étrangères, notamment américaines. Par exemple, les importations réalisées par l'État sudiste sont 3,5 fois plus importantes que leurs exportations¹²¹ alors que l'ensemble du pays a perçu plus de 2,3 milliards de dollars d'aides militaires sur la période 1950-1954 et 1,5 milliard de dollars d'aides de reconstruction américaines dans les premières années d'après-guerre¹²².

Face à ces difficultés, l'État sudiste se lance dans la reconstruction de son économie en ruine. Situé au cœur des stratégies, un interventionnisme fort de l'État doit permettre non seulement de développer des secteurs agricole et industriel performants, mais aussi de pérenniser une distribution équilibrée de richesses entre les territoires et entre les classes sociales. Mise en place à partir des années 1960, la stratégie d'industrialisation du Sud du Vietnam se caractérise par trois axes principaux¹²³ : un secteur énergétique assurant l'autosuffisance nationale ; un réseau d'infrastructures performant au service de l'acheminement de biens industriels ; un secteur manufacturier à investissement privé et étranger, qui repose sur quelques industries pionnières comme l'agro-alimentaire et le textile. Les industries lourdes n'ont jamais été un point fort du secteur secondaire du Sud-Vietnam, même durant la période coloniale. En effet, une stratégie centrée sur les industries de transformation légères permet non seulement de reprendre les secteurs hérités de l'époque coloniale, mais aussi de générer rapidement des devises grâce aux dynamiques exportatrices préexistantes.

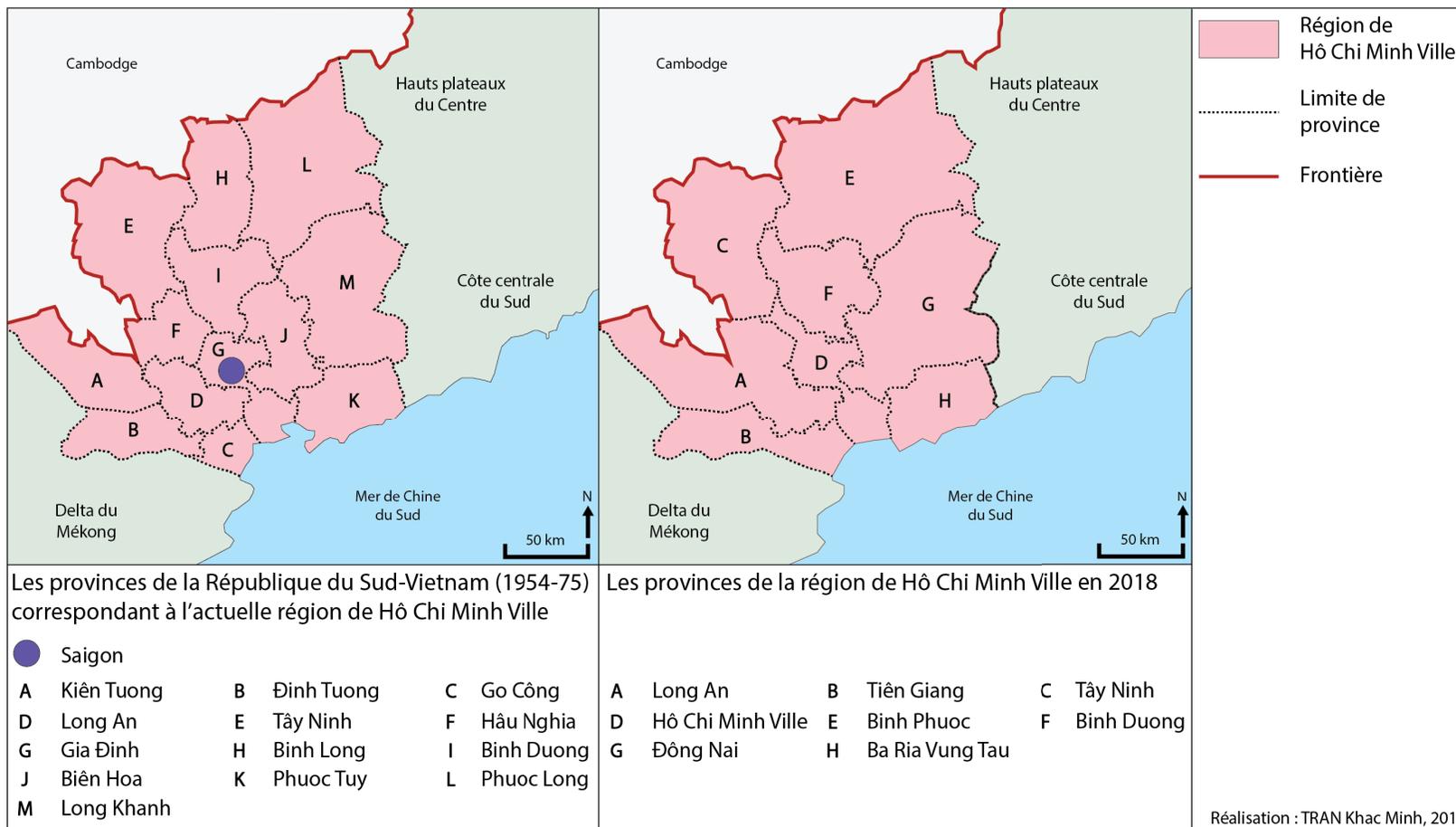
Cette stratégie se distingue entièrement de celle menée par un État nordiste qui favorise ouvertement l'industrialisation rurale et les industries lourdes durant cette période. De la priorité donnée aux industries de transformation légères au rôle attribué aux investissements privés et étrangers, l'industrialisation menée par la République du Vietnam durant la période de guerre partage des caractéristiques fondamentales avec le développement industriel contemporain. L'industrialisation de la région de Hô Chi Minh Ville s'inscrira, après une période de stagnation due à la planification socialiste entre 1975 et 1986, dans la continuité des dynamiques industrielles générées au Sud pendant la guerre du Vietnam.

¹²¹ Rau, Jean Defos du, « Les nouvelles données de l'économie du Sud-Vietnam », Bordeaux, *Cahiers d'outre-mer*, 1959, 45, p. 107.

¹²² Nguyen, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 374.

¹²³ Labrusse, Serge de, « L'industrialisation du Sud-Vietnam », Paris, *Politique étrangère*, 1961, 2, p. 152.

Illustration 3. L'évolution de l'organisation administrative de la région de Saigon pendant et après la guerre du Vietnam



Source : Manhhai, « III CTZ Major Road Net & Airfields (Sept 1969) - Bản đồ Vùng III Chiến Thuật » [Carte des routes et des aéroports de la troisième Région militaire du Sud-Vietnam], <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/8571525008>, consulté le 15/05/2019 ; Google Earth, 2018.

L'actuelle région de Hô Chi Minh Ville correspond au territoire de la troisième Région militaire de la République du Sud-Vietnam. À la suite de la réunification en 1975, certaines provinces ont été fusionnées. La préfecture de Saigon-Cholon a été fusionnée avec la province de Gia Định, ce qui forme l'actuelle Hô Chi Minh Ville.

Photo 4. L'autoroute Saigon-Biên Hoa et la cimenterie Ha Tiên (en arrière-plan) au milieu des années 1960



Source : Hình ảnh Việt Nam, « Sài Gòn Những Năm 1965-1967 » [Saigon pendant la période 1965-1967], <https://hinhanhvietnam.com/sai-gon-nhung-nam-1965-1967/>, consulté le 14/12/2017.

L'autoroute Saigon-Biên Hoa, mise en service en 1962, a permis de relier Saigon à la ville de Biên Hoa (située dans l'actuelle province de Đông Nai). L'axe Saigon-Biên Hoa a contribué à accélérer l'industrialisation et l'urbanisation des territoires à l'est de la capitale. La cimenterie Ha Tiên, l'une des plus grandes usines du Sud-Vietnam, fonctionne encore aujourd'hui. Aujourd'hui, cet axe de communication (l'actuelle route nationale n° 52) se dote de six à huit voies, permettant la circulation quotidienne des centaines de milliers de véhicules. Les secteurs situés le long de la route nationale n° 52 connaissent aujourd'hui un développement urbain rapide, qui repousse les dépôts et les usines comme la cimenterie Ha Tiên vers des périphéries lointaines.

Malgré des efforts de rééquilibrage territorial intégrés dans les stratégies de développement, l'industrialisation du Sud-Vietnam a essentiellement contribué à renforcer l'hégémonie économique et territoriale de la région de Saigon¹²⁴. Au niveau des infrastructures, la région de Saigon concentre une grande partie des projets d'envergure¹²⁵ comme la construction d'une nouvelle route nationale de 32 km reliant Saigon à Biên Hoa financé par les aides américaines (**Photo 4**); l'extension de l'aéroport Tân Sân Nhât de

¹²⁴ Dans cette partie, nous utilisons le terme « la région de Saigon » pour décrire le territoire qui englobe la ville de Saigon, la ville de Biên Hoa (actuellement chef-lieu de la province de Đông Nai) et la ville portuaire de Vung Tau (anciennement le Cap Saint Jacques et actuellement chef-lieu de la province de Ba Ria Vung Tau).

¹²⁵ Labrusse, Serge de, « L'industrialisation du Sud-Vietnam », Paris, *Politique étrangère*, 1961, 2, p. 142.

Saigon en 1962 ; l'élargissement du port de Saigon (**Photo 5**), etc. La densification des réseaux routiers régionaux et la remise en état du réseau ferroviaire s'inscrivent également dans cette même logique de centralisation.

Photo 5. Le port de Saigon situé au centre-ville colonial de la capitale de la République du Sud-Vietnam à la fin des années 1960



Source : Nam Ròm, « Hình xưa Cảng Sài Gòn thời đầu 70 » [Les images du port de Saigon au début des années 1970], <http://namrom64.blogspot.com/2013/08/hinh-xua-cang-sai-gon-thoi-au-70.html>, consulté le 14/12/2017.

Quant au secteur secondaire, de nombreux chercheurs¹²⁶ se sont mis d'accord sur l'hyperconcentration d'activités industrielles dans la région de Saigon. En 1966, la région de Saigon polarise 61 % de la main-d'œuvre industrielle du pays, soit environ 36 000 sur l'ensemble des 59 000 employés du secteur secondaire¹²⁷. Selon une autre source, Saigon et

¹²⁶ Nguyen, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 357-402 ; Labrusse, Serge de, « L'industrialisation du Sud-Vietnam », Paris, *Politique étrangère*, 1961, 2, p. 139-152 ; Vo, Van Nhung, « Quelques aspects du développement industriel au Vietnam », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42, p. 577-586 ; Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 156, 157, 158 et 159.

¹²⁷ Nguyen, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 386.

ses alentours emploient de 200 000 à 300 000 ouvriers dans leurs secteurs secondaires avant 1975¹²⁸. En 1960, Saigon polarise 6 380 usines sur un ensemble national de 11 840¹²⁹. L'hyperconcentration des activités industrielles du Sud-Vietnamien est mise en évidence par deux facteurs principaux. D'une part, la présence d'infrastructures et de complexes industriels datant de l'époque coloniale a permis une reprise plus rapide du secteur secondaire de la région de Saigon par rapport aux autres territoires. D'autre part, la présence importante de forces armées vietnamiennes et américaines fait de cette région le territoire le plus protégé du pays, ce qui a permis d'atténuer les risques d'attentat et de sabotage visant les infrastructures industrielles.

Sous l'effet de la guerre du Vietnam, Saigon se transforme d'une ville commerciale et industrielle durant la période de colonisation en une ville dépendante des importations¹³⁰. Cette transformation sous-entend une partie des faiblesses fondamentales de l'industrie régionale. Premièrement, l'industrie manufacturière de l'ensemble du pays reste essentiellement bloquée au stade de l'assemblage et dépend profondément des importations d'outils et d'équipements de production. Par exemple, la République du Vietnam a réalisé en 1965 seulement 16 millions de dollars d'exportations contre 850 millions de dollars d'importations, dont une grande partie destinée aux biens de consommation, aux outils et équipements de production¹³¹.

Deuxièmement, les industries de la région sont conditionnées par le contexte de guerre. Malgré le développement rapide de certains services et industries de guerre, le contexte d'insécurité généralisée dans les zones agricoles contribue directement à aggraver la pénurie de matières premières agricoles et industrielles. La stagnation de la production de biens de consommation conduit à une dépendance du pays envers les importations étrangères. Troisièmement, l'industrie du Sud-Vietnam se caractérise, pendant cette période où le pays s'enfonce dans une dépendance envers les aides étrangères, par une faiblesse des acteurs industriels nationaux. L'interventionnisme économique mené par le gouvernement se traduit par un contrôle strict de l'État sur les plus grandes entreprises du pays et par des

¹²⁸ Nguyen, Duc Nhuan, « Désurbanisation et développement régional au Vietnam (1955-1977) », Paris, *International Journal of Urban and Regional Research*, 1978, 1-4, p. 330-350.

¹²⁹ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 13.

¹³⁰ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 153.

¹³¹ Nguyen, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 401.

mesures protectionnistes destinées à certaines industries¹³². Ces politiques contribuent en conséquence à affaiblir les acteurs industriels nationaux¹³³ en affaiblissant leur capacité concurrentielle et productive.

En profonde dépendance de l'assistance étrangère, notamment américaine, l'économie du Sud-Vietnam se fragilise tout en absorbant une colossale quantité d'aides financières et techniques. Il s'agit avant tout d'une dépendance technique, puisque la majorité des projets d'infrastructures et des projets industriels se réalisent avec l'aide d'une expertise étrangère, notamment américaine. De plus, les aides financières contribuent à déséquilibrer l'économie nationale. Percevant 3 milliards de dollars d'aides américaines entre 1960 et 1966, l'État sudiste utilise une partie de ces financements conséquents pour combler des déficits commerciaux¹³⁴. Ensuite, les aides financières américaines sont essentiellement destinées aux efforts de guerre. Avec 85 % d'aides américaines destinées à la guerre contre les communistes, la croissance, l'industrialisation et le développement n'ont jamais été une priorité des politiques d'entraide des États-Unis¹³⁵.

Malgré certaines faiblesses fondamentales, l'industrialisation du Sud du Vietnam pendant la période de guerre est parvenue à créer des héritages forts qui ont déterminé la trajectoire de développement de la région de Saigon. Il s'agit avant tout de la définition de l'axe originel de développement de la région de Saigon : l'axe Saigon-Biên Hoa. Dans la période d'après-guerre, cet axe se transforme progressivement en un corridor de développement reliant Hô Chi Minh Ville aux pôles industriels et logistiques régionaux comme Thu Dầu Môt (province de Binh Duong), Biên Hoa (province de Đông Nai) et Vung Tau (province de Ba Ria Vung Tau) en formant la plus grande région industrielle du pays.

L'industrialisation embryonnaire pendant la période de guerre a pourtant introduit un nouveau modèle de production industrielle : les zones industrielles. S'étendant sur 511 ha et hébergeant 22 entreprises¹³⁶, la zone industrielle de Biên Hoa représente un des

¹³² Vo, Van Nhung, « Quelques aspects du développement industriel au Vietnam », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42, p. 579.

¹³³ Les financements en provenance des acteurs privés nationaux sont minimes, voire complètement dépourvus dans les industries lourdes, alors que les investisseurs, surtout occidentaux, bénéficient des privilèges fiscaux s'emparent l'ensemble de l'industrie manufacturière nationale. (selon Vo, Van Nhung, « Quelques aspects du développement industriel au Vietnam », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42, p. 579)

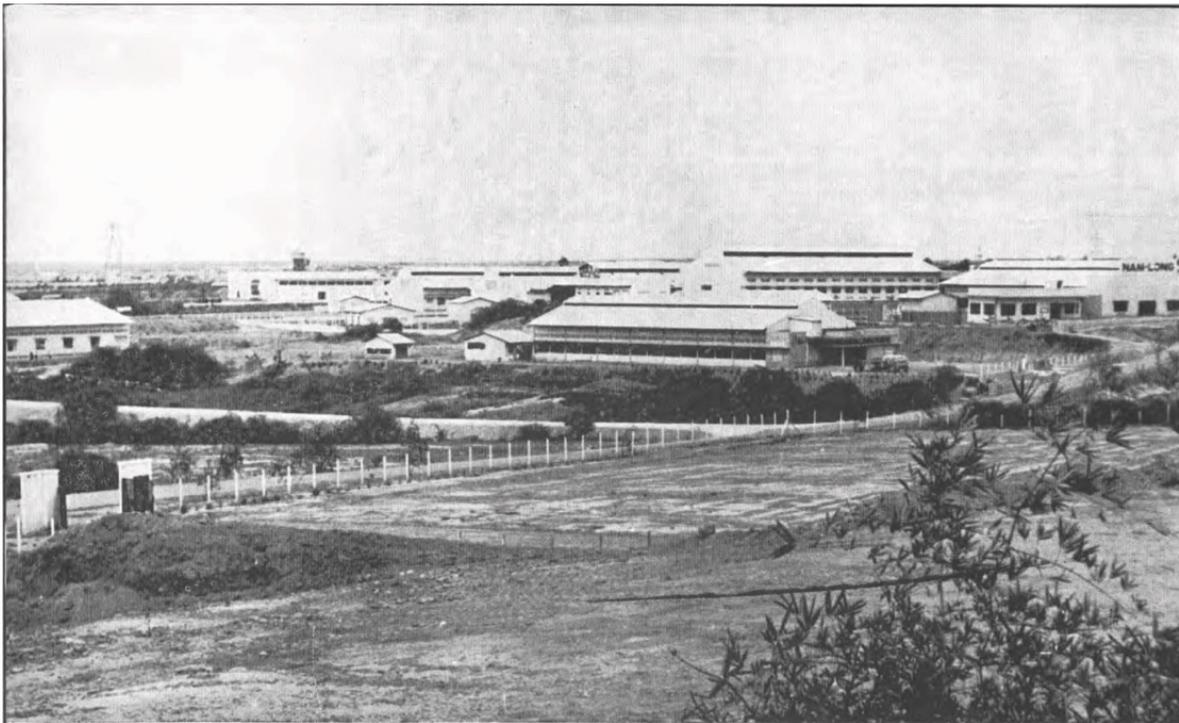
¹³⁴ Nguyen, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 374.

¹³⁵ Rau, Jean Defos du, « Les nouvelles données de l'économie du Sud-Vietnam », Bordeaux, *Cahiers d'outre-mer*, 1959, 45, p. 103.

¹³⁶ Vo, Van Nhung, « Quelques aspects du développement industriel au Vietnam », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42, p. 580.

exemples les plus pertinents de l'introduction des modes de production industrielle moderne et mondialisée au Vietnam dès les années 1960 (**Photos 6 et 7**). À partir des réformes du *Đôì Moi* de 1986, le Vietnam s'engagera à nouveau dans ce modèle d'industrialisation. En continuité avec la stratégie d'industrialisation des années 1960 et 1970, la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville voit aujourd'hui le développement de nombreuses zones industrielles, zones franches et parcs de nouvelles technologies.

Photo 6. La zone industrielle de Biên Hoa (province de Biên Hoa) à la fin des années 1960



Source : *Viêt-Nam Info Series 29: Biên Hoa Industrial Park*, Viêt-Nam Bulletin, Saigon, Ambassade américaine au Vietnam, Saigon, 1970, p. 12.

La zone industrielle de Biên Hoa a été développée par l'entreprise publique Sonadezi (Société de développement de zones industrielles), qui a été créée par le régime sudiste et existe encore aujourd'hui. La zone industrielle de Biên Hoa, situé à 30 km de Saigon, s'étend sur une superficie de 511 ha. Jusqu'en 1967, plus de 500 millions de piastres sud-vietnamiennes (plus de 4,2 millions de dollars) ont été investies dans cette zone industrielle. La zone industrielle de Biên Hoa a accueilli plus de 100 usines, qui sont spécialisées en industries manufacturières modernes comme la production du papier, la plasturgie et la mécanique de précision.

Photo 7. L'intérieur d'une usine située dans la zone industrielle de Biên Hoa (province de Biên Hoa)



Source : *Viêt-Nam Info Series 29: Biên Hoa Industrial Park*, Viêt-Nam Bulletin, Saigon, Ambassade américaine au Vietnam, Saigon, 1970, p. 15.

2. L'explosion urbaine de la région de Saigon pendant la période de guerre : les prémises de la périurbanisation contemporaine

Suite à la fin de la guerre d'Indochine, le Vietnam du Sud a connu une période d'urbanisation accélérée se caractérisant par une explosion urbaine des grandes villes du pays. Le contexte d'insécurité de guerre, la mise en place de stratégies d'aménagement territorial spécifiques et l'industrialisation représentent des facteurs déterminants de ce phénomène.

La guerre du Vietnam s'est soldée par la division du pays en deux régimes politiques en constante hostilité idéologique et militaire, mais elle a également eu des conséquences socio-démographiques lourdes. La République du Vietnam¹³⁷, littéralement le territoire au sud du 17^e parallèle nord, a dû accueillir environ 900 000 réfugiés en provenance du Nord¹³⁸. Cet afflux de réfugiés se compose des familles de militaires et de fonctionnaires issues du défunt régime colonial, des citadins aisés et de nombreux catholiques. Au niveau de la

¹³⁷ En 1954, la République du Sud-Vietnam, dont le territoire national s'étend sur 168 000 km², compte plus de 12 millions d'habitants.

¹³⁸ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 13.

composition socio-démographique, seulement 15 % des réfugiés sont issus du milieu urbain¹³⁹.

En parallèle de l'arrivée de 900 000 réfugiés du Nord, le contexte d'insécurité des années 1960 et le développement territorialement peu équilibré du Vietnam du Sud vont contribuer directement à l'explosion urbaine des plus grandes villes du pays durant les années 1960 et 1970. À l'échelle nationale, l'explosion urbaine se caractérise par une croissance rapide de la population urbaine du pays. Représentant seulement 20 % du total en 1962, la population urbaine du Sud-Vietnamien a dépassé le seuil de 40 % en 1968 et atteint le seuil de 43 % à la fin de la guerre du Vietnam¹⁴⁰.

La guerre du Vietnam a déterminé la trajectoire d'urbanisation de la République du Vietnam selon deux modalités. D'une part, le contexte d'insécurité a poussé des centaines de milliers de paysans à quitter la campagne pour rejoindre les villes. Les combats acharnés menés par les forces sudistes et américaines contre la stratégie de guérilla des forces révolutionnaires (qui sont communément dénommées *viêt công*), les risques de représailles contre les familles des militaires et des fonctionnaires sudistes, et l'utilisation généralisée des herbicides pour démanteler les bases des *viêt công* contribuent à vider les campagnes.

D'autre part, le régime sudiste a mis en place des politiques visant à contenir les *viêt công* en milieu rural. Allant de stratégies purement militaires comme le « Delta Pacification Plan »¹⁴¹, à des mesures d'aménagement territorial comme le programme des « hameaux stratégiques »¹⁴², le principe de la contre-insurrection est clair : concentrer la population rurale pour mieux gérer les activités de cette population et mieux contrer la propagande des *viêt công*¹⁴³. De nombreux chercheurs¹⁴⁴ ont pu se mettre d'accord sur les conséquences qu'ont eues les politiques de pacification des zones rurales

¹³⁹ Nguyen, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 363.

¹⁴⁰ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

¹⁴¹ Considérée comme l'une des premières stratégies de contre-insurrection, ce programme, élaboré à l'aide de l'expertise américaine, vise à contenir les activités des *viêt công* dans les régions densément peuplées du delta du Mékong et au sud et à l'ouest de Saïgon. La stratégie cherche à utiliser les forces armées pour créer des cordons de sécurité pour les villages, plutôt qu'à éradiquer les forces rebelles par les raids.

¹⁴² La stratégie des « hameaux stratégiques » a été adoptée par le gouvernement de Ngô Đình Diêm (1955-1963). Après la chute de Ngô, le gouvernement a élaboré d'autres programmes de pacification des zones rurales qui étaient pour autant peu efficaces.

¹⁴³ Tenenbaum, Élie, « Les déplacements de populations comme outil de contre-insurrection : l'exemple du programme des hameaux stratégiques au Sud-Vietnam », Paris, *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010, 3, p. 119-144.

¹⁴⁴ Cooper, Charles, « Les progrès économiques du Sud-Vietnam pendant la guerre », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 349-356 ; Lê, Van Thanh, « L'urbanisation », in P. Gubry, dir., *Population et développement au Vietnam*, Paris, Karthala, 2000, p. 219-242 ; Pomonti, Jean-Claude, « Les transformations de la société dans le Vietnam du Sud », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 275-289.

sur l'évolution des villes du Sud-Vietnam durant cette période. Il s'agit d'une urbanisation « forcée » dans un contexte d'insécurité qui n'est pas le fruit de l'industrialisation ou de l'émergence d'économies urbaines.

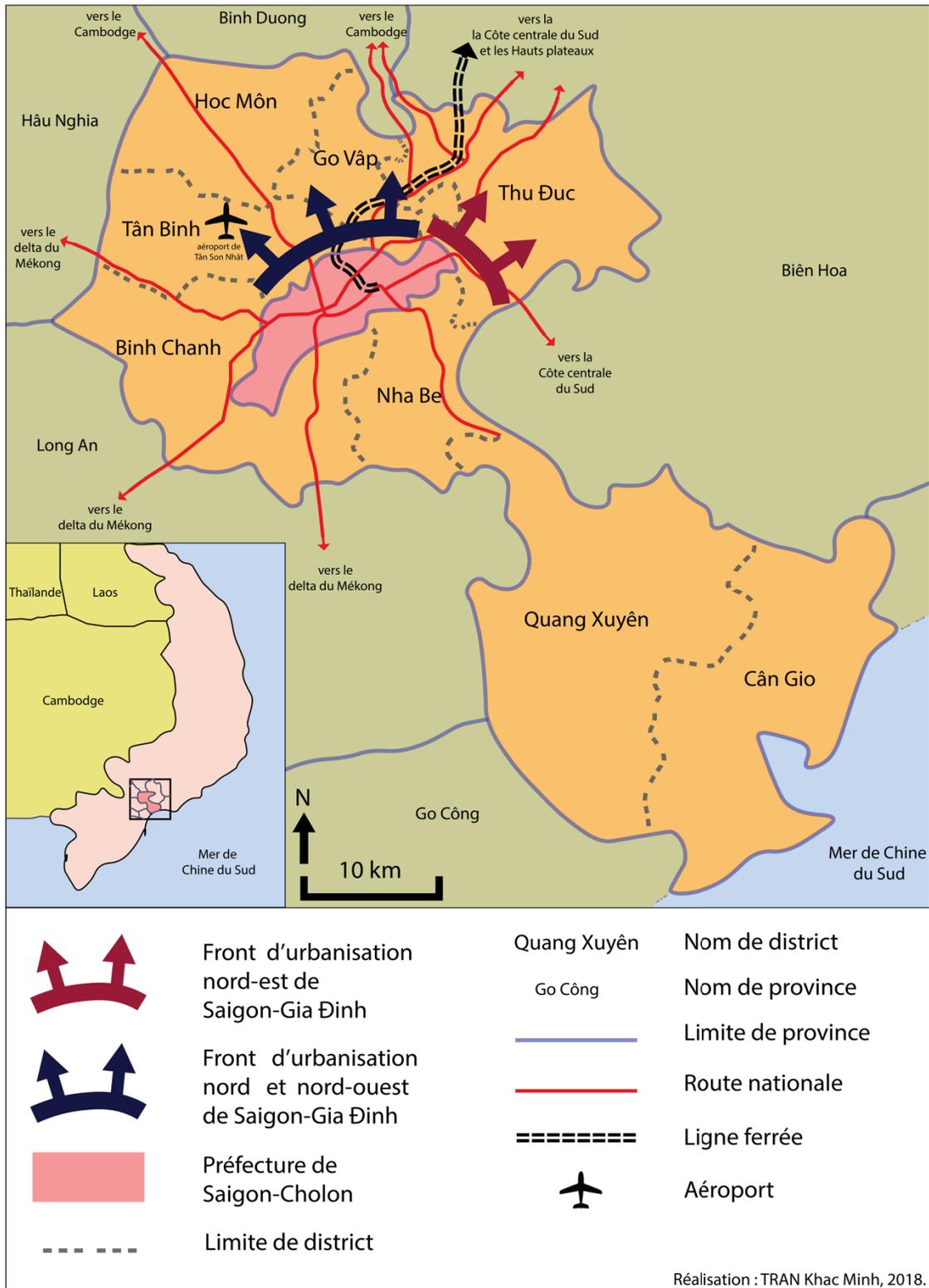
Entre 1954 et 1975, la ville de Saigon, capitale de la République du Vietnam a connu un épisode fondamental de transformation urbaine. L'évolution urbaine de Saigon se divise en trois périodes de transformation principales¹⁴⁵ : conurbation entre Saigon et Cholon durant la période coloniale ; urbanisation le long des axes routiers surtout en direction du nord et du nord-est entre 1955 et 1960 (**carte 8**) ; étalement urbain par les franges qui forment une agglomération urbaine entre Saigon et la province de Gia Định¹⁴⁶ à partir des années 1960. Une analyse chiffrée permet de constater que la superficie urbanisée de Saigon et de la province de Gia Định n'a jamais cessé d'augmenter durant ces périodes. Entre 1950 et 1968, Saigon a ainsi vu sa superficie urbanisée croître de 3 000 à 6 317 ha et la province de Gia Định de 200 à 2 700 ha¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 188, 189, 193, 194 et 195.

¹⁴⁶ Le territoire de l'actuelle Hô Chi Minh Ville correspond avant 1975 à la capitale de Saigon (du district 1 au district 11) et à la province de Gia Định (les districts de Go Vập, Tân Bình, Thu Đức, Hoc Môn, Binh Chanh, Nha Be). Suite à des délimitations administratives successives, les anciens districts ont été progressivement découpés en nouvelles entités administratives. Par exemple, l'ancien district de Thu Đức englobe actuellement un district éponyme, le district 2 et le district 9.

¹⁴⁷ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 194.

Carte 8. L'organisation administrative de la préfecture de Saigon-Cholon, de la province de Gia Định et les fronts d'urbanisation de la capitale durant la guerre du Vietnam



Source : Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 195 ; Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 142-163.

Accélérée par les dynamiques migratoires liées au contexte de guerre, l'urbanisation de la région de Saigon se traduit essentiellement par l'extension des zones urbanisées sur leurs franges. L'étalement urbain de Saigon durant cette période se réalise selon deux directions principales¹⁴⁸. En direction du nord et du nord-ouest, Saigon forme avec les districts méridionaux de la province de Gia Định de nouvelles zones urbaines, qui sont actuellement des districts péricentraux de Tân Bình et Gò Vấp de l'actuelle Hồ Chí Minh Ville. Au gré de la construction de l'autoroute Saigon-Biên Hòa et du pont de Saigon en 1961, la tâche urbaine Saigon-Thủ Đức (province de Gia Định) traduit les dynamiques d'urbanisation au nord-est de la capitale (**illustration 4**). Suivant l'axe nord-nord-est, Hồ Chí Minh Ville a successivement formé avec la ville de Biên Hòa (province de Đồng Nai) et les districts urbains de Bình Duong, le cœur urbain de la région métropolitaine.

Le processus spatial de l'explosion urbaine de Saigon s'accompagne d'une croissance démographique soutenue. De la fin des années 1950 jusqu'à la fin de la guerre du Vietnam, la population de Saigon s'est accrue passant de 2 millions d'habitants en 1960¹⁴⁹ à 4,5 millions en 1975¹⁵⁰. Deux dynamiques se trouvent au cœur de cet accroissement démographique. Au milieu des années 1950, Saigon et la province de Gia Định ont accueilli environ 280 000 des 900 000 réfugiés venus du Nord¹⁵¹. À partir des années 1960, le Sud-Vietnam compte plus de 10 millions de déplacés¹⁵², notamment issus de la campagne, qui ont pour la plupart échoué dans les grandes agglomérations du pays. Ces deux phénomènes ont principalement contribué à l'explosion démographique de la région de Saigon. Finalement, il est important de mettre l'accent sur le rôle de la croissance démographique en milieu périphérique dans l'explosion urbaine de Saigon. En 1971, l'ensemble de l'agglomération de Saigon représente 43 % de la population urbaine du Sud-Vietnam, dont 23 % se concentrent dans ses couronnes périphériques¹⁵³.

¹⁴⁸ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 81 et 82.

¹⁴⁹ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 13.

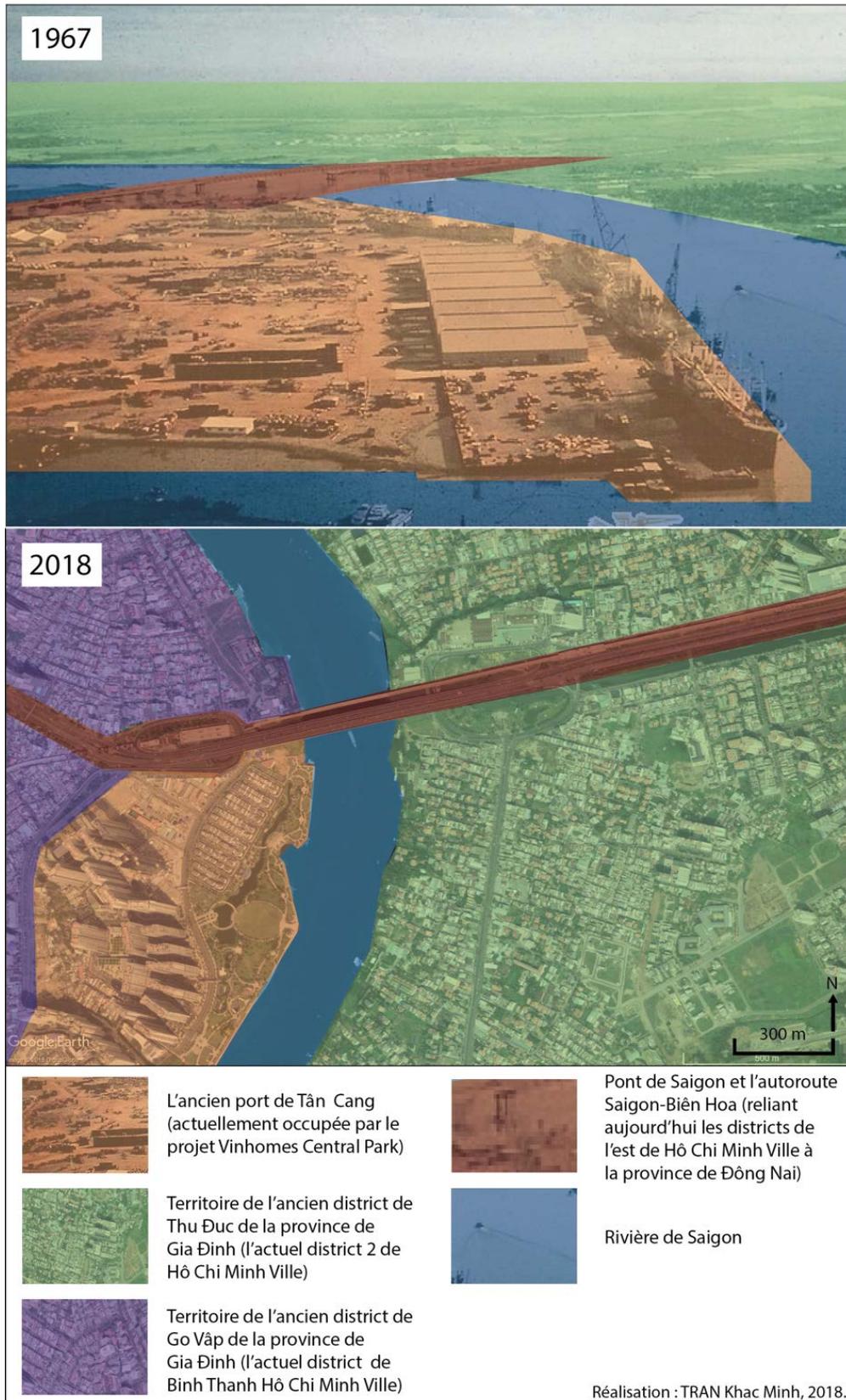
¹⁵⁰ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

¹⁵¹ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 192.

¹⁵² Thayer, Carlyle, « Building Socialism. South Vietnam since the Fall of Saigon », Brisbane, *Working Papers of the Griffith University School of Modern Asian studies*, 1982, 20, p. 36-38.

¹⁵³ Truong, Hoang Truong, *La banlieue de Hồ Chí Minh-Ville : Bà Diêm (Hóc Môn) et Vinh Lộc A (Bình Chánh)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2014, p. 57.

Illustration 4. L'évolution du secteur nord-est de Saigon



Source : Hình ảnh Việt Nam, « Tân Cảng Saigon – Saigon Newport 1965-1967. Quá trình khai phá và xây dựng Tân Cảng Sài Gòn » [Port de Tân Cảng Saigon - Saigon Newport 1965-1967. La construction du port de Tân Cảng Saigon], <https://hinhanhvietnam.com/tan-cang-saigon-saigon-newport-1965-1967/>, consulté le 15/01/2018 ; Google Earth, 2018.

D'une extension urbaine selon certains axes spécifiques à une croissance démographique accélérée, les périphéries ont joué un rôle fondamental dans le processus d'explosion urbaine de la région de Saigon. Les axes spatiaux prédéfinis durant cette période, qui ont contribué à urbaniser et à densifier les actuels districts péricentraux de Hô Chi Minh Ville, restent aujourd'hui non seulement intacts, mais aussi en forte extension en direction des provinces voisines.

3. De la ville en crise à l'impossible construction régionale, les conséquences d'une urbanisation « forcée »

La société sud-vietnamienne entre, malgré sa vitrine capitaliste et démocratique, dans une phase de désintégration¹⁵⁴ accélérée sous l'effet de la guerre du Vietnam. La République du Sud-Vietnam s'enfonce dans une crise socio-économique et institutionnelle tout en cherchant à résoudre ses paradoxes idéologiques. Malgré des discours prônant un fondement souverainiste et démocratique, la jeune république a mis en place des politiques de répression contre les classes populaires et s'enfonce dans une situation de dépendance envers les aides étrangères. L'évolution de Saigon et de sa société urbaine reflète les faiblesses de développement fondamentales d'un pays en profonde désarticulation économique et idéologique.

Le développement de bidonvilles en périphérie de Saigon, symptomatique d'une urbanisation « malade », ne contribue qu'à accélérer le processus de précarisation des classes modestes. L'étalement de la ville sur ses franges périurbaines se caractérise par une urbanisation dite « organique et spontanée » donnant naissance à un paysage urbain essentiellement horizontal constitué des formes bâties autoproduites par la population locale. D'une ampleur et d'une temporalité déterminées par l'afflux des réfugiés, la morphologie périurbaine de la région voit une prolifération de formes bâties hétéroclites, basses et construites à partir de matériaux de qualité médiocre. La concentration de ces formes urbaines, à laquelle s'ajoute l'absence de services et d'infrastructures urbaines, conduit à la formation généralisée de taudis dans les couronnes périphériques de Saigon.

Occupant 3 200 ha dans les années 1970¹⁵⁵, les habitats précaires, souvent regroupés en bidonvilles, concentrent environ 1,5 million d'habitants de l'agglomération urbaine de

¹⁵⁴ Pomonti, Jean-Claude, « Les transformations de la société dans le Vietnam du Sud », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 276.

¹⁵⁵ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 193.

Saigon¹⁵⁶. Dépourvus des infrastructures et des services urbains de base, 60 % des maisons-compartiments de l'agglomération sont privées de l'eau courante, alors que les problèmes de surpeuplement touchent 20 % des foyers¹⁵⁷. Les taudis périurbains fournissent des conditions propices à un développement rapide de l'économie informelle, qui contribue à répondre aux besoins d'emplois de quelque 20 % d'une population métropolitaine se trouvant constamment au chômage¹⁵⁸. Paradoxalement, les activités informelles, voire illicites deviennent, à côté de certaines industries légères émergentes comme le textile et la fabrication de biens de consommation et d'un secteur portuaire fort, un des trois piliers¹⁵⁹ d'une économie de guerre en développement rapide à Saigon pendant cette période.

La macrocéphalie urbaine et économique de la région de Saigon est omniprésente dans tous les aspects de son développement. Vers la fin de la guerre du Vietnam, la population de Saigon est 8 fois plus importante que celle de Danang, la deuxième ville du pays, et les villes provinciales voisines de Saigon comme Biên Hoa, Vung Tau et Thu Dâu Môt ne font pas partie des dix premières grandes villes du Sud-Vietnam¹⁶⁰. Dans le plan économique, Saigon polarise la majorité des flux d'aides étrangères et génère la plus grande part des richesses du pays. L'émergence de Saigon symbolise finalement la faillite d'un système politique et économique national, qui désarticule l'ensemble du territoire du Sud-Vietnam.

Face à une urbanisation « malade », la question de la construction régionale a pourtant été posée par les autorités sudistes. Il y a certes eu des liens régionaux renforcés par le contexte de guerre. Les projets de développement d'infrastructure comme la construction de l'autoroute Saigon-Biên Hoa, l'extension de l'aéroport de Tân Sơn Nhât et celle du port de Saigon s'inscrivent dans une stratégie de construction régionale.

¹⁵⁶ Thayer, Carlyle, « Building Socialism. South Vietnam since the Fall of Saigon », Brisbane, *Working Papers of the Griffith University School of Modern Asian studies*, 1982, 20, p. 36-38.

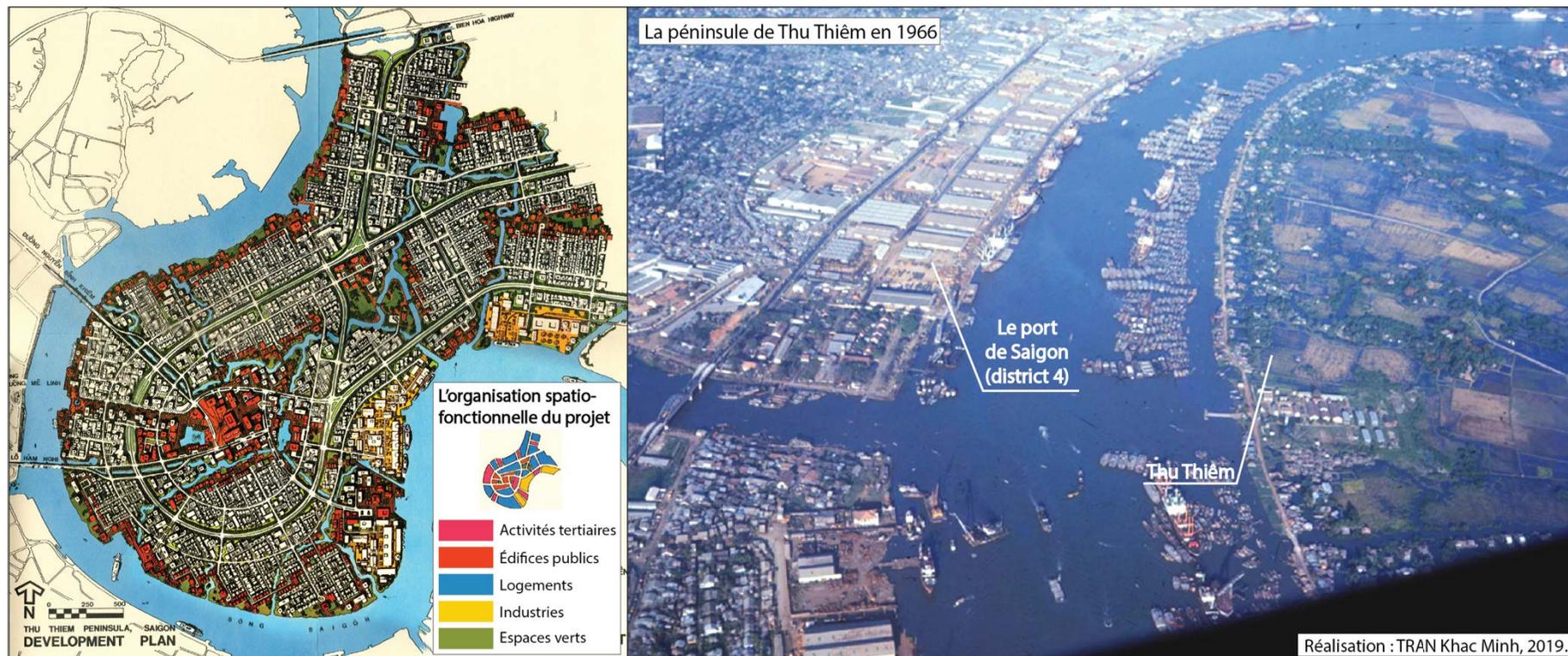
¹⁵⁷ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 200.

¹⁵⁸ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 14.

¹⁵⁹ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 152, 157 et 158.

¹⁶⁰ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 156.

Illustration 5. Un projet de réaménagement de la péninsule de Thu Thiêm datant de l'époque de la République du Sud-Vietnam



Source : Wurster, Bernardi & Emmons, *Thu Thiêm peninsula development plan*, San Francisco, United States Agency for International Development, 1972, 78 p ; Manhhai, « Cảng Sài Gòn thuộc Q.4 và cầu Tân Thuận ở phía bên trái ảnh » [Partie appartenant au district 4 du port de Saigon et le pont de Tân Thuận], <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/6977824925/in/photostream/>, consulté le 15/01/2018.

En 1972, les experts de l'Agence du développement international des États-Unis ont élaboré un plan de réaménagement destiné à la péninsule de Thu Thiêm. Selon ce plan, Thu Thiêm a vocation de devenir une ville multifonctionnelle, qui fonctionne en synergie avec le centre-ville de Saigon. Alors que certains secteurs situés le long de la rivière de Saigon devaient être transformés en ports, les secteurs marécageux de Thu Thiêm sont destinés à la construction de nouvelles zones résidentielles, d'édifices publics et d'infrastructures industrielles. Ce projet n'a pourtant jamais été mis en place.

Dans un contexte de guerre, l'interconnexion entre les villes de la région, où se trouvent les plus grandes bases militaires du pays, devient la priorité de l'État sudiste. Pendant cette période, la ville de Biên Hoa, doté d'un aéroport et du plus grand entrepôt militaire du pays, celui de Long Binh, se transforme en une immense ville de garnison située à la porte orientale de Saigon. Parallèlement, Vung Tau devient, grâce à sa situation côtière, un des plus grands ports militaires de l'armée sudiste, dans un contexte où le développement de liens régionaux est fondamental pour assurer l'acheminement des troupes et des biens militaires.

Dans un contexte de liens régionaux renforcés, le régime sudiste envisage, à l'aide des expertises étrangères, la création d'une région métropolitaine centralisée à Saigon. Dès 1958, le ministère de la Reconstruction et de la planification urbaine a élaboré le plan du Grand Saigon¹⁶¹, où la capitale et la province de Gia Định sont réunies pour former une agglomération urbaine polycentrique dotée d'un réseau de villes satellites. Ultérieurement, les plans d'aménagement et les études réalisées par les acteurs étrangers ont également suggéré l'extension de Saigon vers le Nord et le Nord-Est. Ces programmes prévoyaient également la construction de complexes industriels à Biên Hoa (actuelle province de Đông Nai), une ville universitaire dans le district de Thu Đức et le développement de la péninsule de Thu Thiêm¹⁶² (**illustration 5**).

Élaboré en 1970 par l'Agence du développement international des États-Unis, le plan de la région métropolitaine de Saigon se focalise pourtant sur le secteur urbanisé central de la préfecture de Saigon. Les liens régionaux avec les provinces de Gia Định et de Biên Hoa restent en marge du programme. L'axe Saigon-Thu Đức-Biên Hoa est déterminé comme axe d'urbanisation principal de la région et le plan prévoit également la construction d'un aéroport civil dans la province de Biên Hoa¹⁶³. Jamais réalisé, le programme a néanmoins réussi à poser les prémisses de la construction régionale de Saigon et de ses provinces voisines. Le projet d'aéroport international de Long Thanh (province de Đông Nai) s'inscrit-il dans la stratégie spatiale que propose le plan américain de 1972 ? La défaite du régime sudiste en 1975 a marqué la fin de toutes les tentatives de construction régionale. La réunification du pays a ouvert un nouvel épisode dans l'évolution de Saigon et de ses villes

¹⁶¹ Ce plan prévoit la création d'une agglomération destinée à 3 millions d'habitants.

¹⁶² Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 50.

¹⁶³ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 72 et 82.

provinciales voisines : la stagnation urbaine dans le contexte du renforcement d'un régime socialiste autoritaire entre 1975 et 1985.

III. La région de Hô Chi Minh Ville dans le contexte de construction socialiste (1975-1986) : de la stagnation urbaine à la désarticulation régionale

L'unification du pays en 1975 a marqué le début d'un nouvel épisode de l'évolution urbaine de Saigon et de sa région. Rebaptisée Hô Chi Minh Ville en 1976, Saigon a connu une nouvelle période de transformation urbaine fondamentale. Dans un contexte de stagnation économique, cette période se caractérise par une urbanisation majoritairement spontanée, à laquelle s'ajoutent quelques projets de logement social menés par la municipalité. Parallèlement, il s'agit d'une période de fluctuation socio-démographique importante avec l'émergence de nouvelles dynamiques migratoires, qui sont souvent difficilement quantifiables. Les dynamiques socio-démographiques et d'urbanisation sont les principaux facteurs déterminant l'ampleur de la transformation des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. En arrière-plan, l'industrie n'est pourtant pas parvenue à jouer un rôle majeur dans ce processus en raison de politiques de développement erronées, qui empêchent une synergie entre l'urbanisation et l'industrialisation.

1. De la désurbanisation politique à l'explosion de l'urbanisation spontanée, un développement profondément déterminé par les conjonctures historiques

Dès l'arrivée au pouvoir des communistes, l'industrialisation du Sud du Vietnam, qui a connu certains progrès durant la période 1954-1975, a été réorientée en profondeur. Hô Chi Minh Ville et sa région, qui se sont traditionnellement appuyées sur un secteur portuaire fort, sur certaines industries manufacturières comme le textile et la fabrication de biens de consommation, et sur des activités informelles¹⁶⁴, adoptent progressivement une économie de planification socialiste centralisée. Alors que les liens économiques tissés avec les pays occidentaux s'affaiblissent progressivement, l'industrie manufacturière entre dans un profond déclin. Aucune zone industrielle n'a été créée dans la région de

¹⁶⁴ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 152, 157 et 158.

Hô Chi Minh Ville durant cette période et la main-d'œuvre industrielle décroît rapidement, passant de 300 000 employés avant 1975 à 150 000 dans la période d'après-guerre¹⁶⁵.

La stratégie de développement de la région de Hô Chi Minh Ville pendant cette période se caractérise par un processus de désindustrialisation stimulé par trois moteurs principaux. Il s'agit d'abord d'un moteur politique et idéologique. Considérées comme un organe malade du pays à cause de leur passé capitaliste, les villes du Sud représentent le parfait symbole de l'impérialisme occidental avec tous les symptômes de la perversion idéologique et matérialiste¹⁶⁶. En cherchant à éradiquer la société capitaliste sudiste, l'État socialiste attaque frontalement le fondement économique du Sud-Vietnam. En conséquence, les industries manufacturières nées du développement capitaliste des années 1960 et 1970, qui sont à vocation exportatrice et au service de la guerre, se trouvent marginalisées dans la nouvelle économie à orientation socialiste. La répression de la classe patronale sudiste et la nationalisation de tous les moyens de production¹⁶⁷ contribuent à freiner l'industrialisation du Sud-Vietnam pendant cette période.

En second lieu, l'industrialisation sudiste est incompatible avec la stratégie nationale élaborée par le régime socialiste. L'économie de planification centralisée, structurée autour du système quinquennal, se distingue radicalement des modes de production capitalistes flexibles en fonction des demandes des marchés national et international. Rigide, idéologiquement orientée et profondément dépendante des aides venues des alliés socialistes, l'industrie vietnamienne est rapidement vouée à l'échec. À l'échelle nationale, le secteur secondaire n'a employé en 1984 que 11 % de la population active et n'a généré que 27 % des revenus du pays¹⁶⁸.

Dernièrement, la politique menée par l'État socialiste visant à limiter les dynamiques d'échanges interprovinciaux et interrégionaux a contribué à lourdement handicaper l'industrie de la région de Hô Chi Minh Ville. Les secteurs agro-alimentaires et de production de biens de consommation sont confrontés à de nombreuses difficultés,

¹⁶⁵ Nguyen, Duc Nhuan, « Désurbanisation et développement régional au Vietnam (1955-1977) », Paris, *International Journal of Urban and Regional Research*, 1978, 1-4, p. 330-350.

¹⁶⁶ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 160 et 161 ; Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 129.

¹⁶⁷ Chéron, Bénédicte, « Guerre et paix avec l'Occident : colonisation, guerre froide et indépendance », in B. Chéron, dir., *Le Viet Nam : des blessures de l'histoire à l'Asie du XXI^e siècle*, Paris, Jubilé, 2009, p. 59, 60 et 63.

¹⁶⁸ Chéron, Bénédicte, « Guerre et paix avec l'Occident : colonisation, guerre froide et indépendance », in B. Chéron, dir., *Le Viet Nam : des blessures de l'histoire à l'Asie du XXI^e siècle*, Paris, Jubilé, 2009, p. 63.

concernant l'approvisionnement en matières premières et l'acheminement de produits finis vers les marchés provinciaux. Ensuite, les villes du Sud se transforment, face au contexte d'insécurité alimentaire croissant, en nouveaux centres de production agricole. La création de ceintures agricoles en périphéries des grandes villes a permis non seulement au régime de désengorger les centres-villes, mais aussi de favoriser leur autosuffisance alimentaire¹⁶⁹.

Malgré la stagnation des activités industrielles, la région de Hô Chi Minh Ville a connu un développement des périphéries durant cette période, avec la prolifération d'une urbanisation spontanée. Ce phénomène est paradoxalement une conséquence des politiques anti-urbaines menées par l'État durant cette période. L'urbanisation spontanée née des conjonctures historiques représente le principal moteur de la transformation matérielle et socio-démographique des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville jusqu'au début des années 1990.

Inscrites dans une logique anti-urbaine et de lutte des classes, les mesures de migration forcée représentent le fondement de la politique de désurbanisation du Sud-Vietnam. L'urbanisation « forcée » durant la période de guerre a laissé des héritages lourds. Entre 1954 et 1975, les villes du Sud-Vietnam ont traversé un processus d'hyperurbanisation avec un taux d'urbanisation de 43 % à la fin de la guerre du Vietnam¹⁷⁰. Les conditions de vie en milieu urbain au Sud-Vietnam se dégradent rapidement. En 1975, l'agglomération urbaine saïgonnaise compte environ 1,5 million d'habitants qui vivent dans des taudis¹⁷¹ contre plus d'un million en 1970¹⁷². Dès la réunification du pays en 1975, L'État vietnamien a considéré la déconcentration des grandes villes du Sud comme l'une des premières mesures de rééquilibrage territorial.

Dans le cadre de la politique de migration forcée, la création des « nouvelles zones économiques » cherche à peupler des territoires faiblement peuplés comme des régions rurales, des enclaves montagneuses et des zones frontalières à importance stratégique. À l'échelle nationale, 3,77 millions de Vietnamiens, pour la plupart citadins, ont été déplacés dans le cadre des programmes des nouvelles zones économiques

¹⁶⁹ Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 235.

¹⁷⁰ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

¹⁷¹ Thayer, Carlyle, « Building Socialism. South Vietnam since the Fall of Saigon », Brisbane, *Working Papers of the Griffith University School of Modern Asian studies*, 1982, 20, p. 36-38.

¹⁷² Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 230.

entre 1976 et 1991, plus précisément 1,47 million entre 1976 et 1980, et 2,3 millions entre 1981 et 1991¹⁷³.

Les échanges démographiques entre les territoires durant cette période ont été animés par deux catégories principales de flux. En premier lieu, il s'agit de flux de citadins issus des villes du Sud et du Centre qui sont déplacés vers les régions agricoles, montagneuses ou frontalières. Deuxièmement, les flux composés de paysans et de fonctionnaires du Nord se dirigent vers les provinces du Sud et du Centre pour peupler des zones agricoles ou pour prendre en charge des infrastructures héritées du régime sudiste.

Difficilement quantifiable, le nombre des habitants de la région de Hô Chi Minh Ville déplacés par la politique des nouvelles zones économiques oscillerait entre 400 000 et 700 000 personnes¹⁷⁴. Selon Thrift et Forbes¹⁷⁵, Hô Chi Minh Ville aurait perdu environ 840 000 habitants locaux entre 1975 et 1981, alors que la ville aurait connu également l'arrivée de quelque 700 000 nouveaux habitants, majoritairement des fonctionnaires nordistes et leurs familles¹⁷⁶. Les épisodes de fluctuation démographique jouent un rôle déterminant dans l'évolution urbaine de la région de Hô Chi Minh Ville. Parmi les phénomènes les plus symptomatiques, la prolifération de l'urbanisation spontanée contribue à transformer entièrement le paysage urbain et le fonctionnement économique de cette région.

Visant à éradiquer les problèmes d'habitat précaire, les politiques de désurbanisations menées par l'État ciblent avant tout les populations précaires les plus marginalisées¹⁷⁷ en périphérie de Hô Chi Minh Ville. Faute de données disponibles, il est particulièrement difficile d'évaluer l'ampleur des problèmes d'habitat précaire dans les autres villes provinciales de la région comme Biên Hoa, Thu Dầu Môt et Vung Tau. Les mouvements de retour à la campagne et les flux de migration forcée contribuent dans un premier temps à vider les bidonvilles périurbains. Au début des années 1970, plus d'un

¹⁷³ Banister, Judith, *Vietnam Population Dynamics and Prospects*, Berkeley, Institute of East Asian Studies, University of California, 1993, p 35.

¹⁷⁴ Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 235 ; Koninck, Rodolphe de, *L'Asie du Sud-Est*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 326.

¹⁷⁵ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 154 et 155.

¹⁷⁶ Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Doyet et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 340.

¹⁷⁷ Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 234 et 235.

million d'habitants vivent dans d'immenses bidonvilles dont une grande partie se situent dans les périphéries de Hô Chi Minh Ville¹⁷⁸. En 1977, il existe encore environ 200 000 habitants vivant dans plus de 43 000 logements insalubres¹⁷⁹.

Néanmoins, les politiques urbaines deviennent de plus en plus contre-productives. En l'absence de structures d'accueil, les nouvelles zones économiques ne parviennent que rarement à retenir leurs nouveaux habitants. Selon les estimations, entre 30 % et 50 % des Saïgonnais déplacés dans les nouvelles zones économiques sont retournés en ville¹⁸⁰. Échappés du système d'enregistrement résidentiel de *hồ khẩu*¹⁸¹, ces citoyens basculent dans l'informalité administrative. Se déplaçant d'un bidonville à un autre comme des nomades urbains, ces citoyens illégaux vont alimenter l'urbanisation spontanée de la région de Hô Chi Minh Ville. À partir du milieu des années 1980, l'exode rural vers Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines devient de plus en plus problématique dans le contexte de la mise en place des premières mesures de libéralisation économique. Du nomadisme urbain aux nouveaux attraits économiques, toutes ces dynamiques ont marqué le début d'un nouvel épisode d'explosion urbaine dans la région de Hô Chi Minh Ville.

Les quartiers précaires de la région, notamment de Hô Chi Minh Ville, se caractérisent non seulement par une morphologie urbaine spécifique, mais aussi par un fonctionnement socio-économique profondément marqué par l'informalité. L'architecture et l'organisation spatiale des quartiers précaires se caractérisent par une prolifération d'habitats autoconstruits à partir de matériaux de récupération. En l'absence totale de règles de construction et d'infrastructures techniques, ces quartiers précaires, notamment ceux à proximité des canaux, subissent des épisodes graves d'inondation lors des saisons de pluie. Le fonctionnement socio-économique de ces quartiers est fondamentalement marqué par

¹⁷⁸ Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et logement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du xxi^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 230.

¹⁷⁹ Parentau, René (dir.), *Habitat et environnement urbain au Viêt-Nam : Hanoi et Hô Chi Minh Ville*, Paris/Ottawa, Karthala, 1997, p. 231 ; Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et logement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du xxi^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 231.

¹⁸⁰ Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et logement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du xxi^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 235.

¹⁸¹ *Hồ khẩu* (livre de résidence) est un outil administratif élaboré par l'État vietnamien dans les années 1950. Cet outil, encore opérationnel aujourd'hui, a permis à l'État de contrôler le déplacement de la population au sein du territoire national. À partir des réformes du *Đôì Moi*, ce système d'enregistrement résidentiel a été considérablement assoupli, permettant la libre circulation des citoyens entre les provinces, entre la campagne et les villes.

l'omniprésence des pratiques informelles. En l'absence de livrets rouges¹⁸², les transactions foncières et immobilières sont majoritairement informelles. Par ailleurs, les habitants de ces quartiers s'intègrent principalement à l'économie informelle, en travaillant en tant qu'ouvriers saisonniers ou en tant que vendeurs ambulants. Considérés comme leur moteur économique principal, les quartiers périurbains à forte concentration d'habitats précaires voient également se développer diverses activités illicites comme le trafic de drogue, la prostitution ou le banditisme. Les périphéries urbaines et certains quartiers situés le long des canaux de Hô Chi Minh Ville donnent l'image parfaite de zones de non-droit, où les problèmes sociaux se propagent et s'ancrent dans le mode de vie de leurs habitants.

Finalement, le passage d'une logique de développement au service de la guerre à un socialisme de reconstruction¹⁸³ n'a fait qu'aggraver les inégalités socio-économiques et spatiales préexistantes dans la région de Hô Chi Minh Ville. L'effondrement du système de services urbains, la dégradation des conditions de vie dans les taudis et l'inertie économique ont contribué à accentuer la marginalisation économique des populations les plus précaires. Les problèmes de pauvreté contribuent à aggraver les phénomènes préexistants de ségrégation sociale, notamment entre les périphéries et les villes-centres de la région. Les politiques anti-urbaines ont paradoxalement contribué à accélérer l'urbanisation spontanée de la région de Hô Chi Minh Ville. Selon les estimations de la municipalité, le nombre d'habitations précaires a atteint 67 000 en 1994, soit une croissance de 50 % par rapport à 1977¹⁸⁴. Avant les réformes du *Đôì Moi* de 1986, les habitations précaires auraient occupé 1,2 million de m² à Hô Chi Minh Ville¹⁸⁵. Malgré des flux de déplacements forcés, le poids démographique de l'agglomération urbaine de Hô Chi Minh Ville n'a que relativement peu fluctué durant cette période. En 1975 et 1979, Hô Chi Minh Ville aurait perdu plus d'un million d'habitants¹⁸⁶. En 1984, l'agglomération urbaine saïgonnaise compte 3,3 millions d'habitants dont 71 % vivent en milieu urbain¹⁸⁷.

¹⁸² Au Vietnam, le livret rouge est un permis d'utilisation du sol délivré par les autorités aux habitants. En l'absence de ce document, les transactions foncières ne seront pas validées.

¹⁸³ Chéron, Bénédicte, « Guerre et paix avec l'Occident : colonisation, guerre froide et indépendance », in B. Chéron, dir., *Le Viet Nam : des blessures de l'histoire à l'Asie du XXI^e siècle*, Paris, Jubilé, 2009, p. 58 et 59.

¹⁸⁴ Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 231.

¹⁸⁵ Pham, Van Trinh, *Dân số và nhà ở đô thị Việt Nam*, Hanoi, Xây Dựng, 1987, 99 p.

¹⁸⁶ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

¹⁸⁷ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 155.

L'évolution de Hô Chi Minh Ville et de sa région peut se subdiviser en deux périodes principales : la désurbanisation entre 1975 et 1979, due aux politiques de migration forcée, et la croissance urbaine lente entre 1980 et 1986 en raison de flux de retour informels et de l'exode rural. Malgré des périodes de fluctuation, Hô Chi Minh Ville conserve toujours sa primauté urbaine. Avec un taux d'urbanisation de 73,9 %¹⁸⁸ et polarisant presque un quart de la population urbaine du Vietnam en 1986¹⁸⁹, la province de Hô Chi Minh Ville se trouve alors toujours au premier rang des villes vietnamiennes les plus peuplées. En parallèle, les villes provinciales de la région ont connu certaines mutations durant cette période. Par exemple, Biên Hoa, en gagnant 13 000 habitants entre 1975 et 1979, est devenu la troisième ville la plus peuplée du Sud-Vietnam dans les années 1980¹⁹⁰. Malgré les prémisses de la création d'une région urbaine s'étendant entre Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines orientales, la construction socialiste a, par ses moyens de planification centralisés à l'extrême, brisé les liens préexistants entre les provinces. Les impasses institutionnelles et la stagnation économique ont à leur tour contribué à stériliser les initiatives de construction régionale élaborées par l'État durant des années 1980.

2. La désarticulation des liens régionaux sous l'égide d'une planification centralisée obsolète

La construction régionale du Vietnam durant les années socialistes peut être caractérisée comme un processus extrêmement paradoxal¹⁹¹, avec des contradictions entre le fondement idéologique et la mise en œuvre d'un socialisme de reconstruction à partir de 1975. À l'origine de la construction socialiste, l'État vietnamien considère le rééquilibrage territorial comme une condition indispensable afin de résoudre les inégalités de développement entre le Nord et le Sud du pays. Au cœur de la mise en marche d'une économie à planification centralisée, le contrôle, la régulation et l'articulation des liens régionaux et interprovinciaux représentent les objectifs fondamentaux de la construction socialiste.

La politique de migration forcée vers les régions faiblement peuplées fait partie de la stratégie de rééquilibrage démographique, alors que la planification centralisée de la

¹⁸⁸ Hô Chi Minh Ville a le statut de ville spéciale dépendante de l'État central. Le territoire de Hô Chi Minh Ville se compose de 19 districts urbains (*quận*) et 5 districts ruraux (*huyện*). Les districts ruraux se trouvent au nord et au sud de la ville-province.

¹⁸⁹ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Aperçu sur Hô Chi Minh Ville », in P-B. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 211 et 212.

¹⁹⁰ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 139.

¹⁹¹ Nguyen, Đức Nhuận, « Quelques effets paradoxaux du développement (1975-1982) », in N. Nguyễn, dir., *Le Viet Nam post-révolutionnaire : population, économie, société*, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 222-227.

production constitue le volet majeur de la construction de l'économie socialiste. Sous l'effet de ces politiques, Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines ont subi un épisode de déclin économique et de désintégration régionale, se caractérisant par une désarticulation totale du système productif et d'échanges interprovinciaux. La désintégration de la région de Hô Chi Minh Ville peut se subdiviser en deux périodes principales : une désarticulation accélérée entre 1975 et 1979, par une construction socialiste déconnectée de la réalité du développement, et une reprise réticente des dynamiques régionales entre 1980 et 1986 avec la mise en place de certaines politiques d'assouplissement économique.

Entre 1975 et 1979, l'État vietnamien a cherché à construire une économie à planification centralisée à l'extrême en continuité avec le modèle de développement du nord durant la guerre du Vietnam. Ce système économique repose sur trois orientations principales entièrement contrôlées par l'État : une planification totale de tous les secteurs économiques et de toutes les étapes de la production ; une monopolisation administrative des liens interprovinciaux d'échanges et de coopération et régionaux avec l'interdiction de tout échange en dehors du cadre étatique ; un système de collecte et de distribution des biens de consommation, de matières premières et de produits finis. Les trois orientations de la construction socialiste contribuent essentiellement à briser les liens économiques et territoriaux préexistants entre Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines. Chaque province construit désormais ses propres secteurs économiques en prônant le principe d'autosuffisance. Les échanges coordonnés par l'État se caractérisent par une faible efficacité en raison des lourdeurs administratives des dirigeants locaux¹⁹².

Suite à une dégradation accélérée de l'économie nationale, l'État a dû réviser sa stratégie de planification centralisée à partir de 1979 avec la mise en place de quelques mesures visant à favoriser les flux d'échanges de marchandises entre les provinces¹⁹³. Malgré certains assouplissements, ce processus de décentralisation reste partiel d'une part à cause du maintien du monopole de l'État dans la redistribution des matières premières et des produits finis. D'autre part, la coordination des flux d'échanges par l'État a difficilement permis d'intégrer les provinces dans des dynamiques de coopération, mais les a plutôt entraînées dans des conflits d'intérêts, notamment au niveau du captage des matières

¹⁹² Nguyen, Duc Nhuân, « Quelques effets paradoxaux du développement (1975-1982) », in N. Nguyễn, dir., *Le Viet Nam post-révolutionnaire : population, économie, société*, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 224.

¹⁹³ Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 106.

premières et des outils de production¹⁹⁴. Finalement, le recyclage des politiques de planification centralisée a davantage contribué à aggraver la dégradation des liens économiques entre Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines.

Suite à la réunification du pays en 1975, la région Hô Chi Minh Ville, autrefois symbole de la réunification, bascule dans une période mouvante marquée par des purges sociales et économiques. Ancien pôle économique du Sud-Vietnam, la région de Saigon-Biên Hoa voit ses potentiels industriels s'éroder sous le coup des campagnes d'éradication de la classe patronale sudiste et des mouvements de transfert de matériels de production vers le Nord¹⁹⁵. L'axe d'urbanisation et d'industrialisation majeur Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa¹⁹⁶ se brise en plusieurs segments, qui s'enfoncent dans une logique d'isolationnisme économique créée par la planification centralisée. Selon Marie-Sybille de Vienne¹⁹⁷, le Vietnam d'après-guerre a connu un processus de féodalisation du système de pouvoir avec la création de fiefs territoriaux tenus par les dirigeants du Parti. Les tensions entre ces territoires ont contribué à briser les liens d'échanges entre les régions et entre les provinces, qui étaient pourtant renforcés par les mesures d'assouplissement économique mises en place au début des années 1980.

Ainsi la région de Hô Chi Minh Ville connaît-elle une période de stagnation urbaine et économique à partir de 1975, en rapport avec les épisodes de fluctuation démographique dus à la politique de migration forcée et avec l'inertie créée par la planification centralisée obsolète. Les héritages de la métropolisation des années 1960 et 1970 et les fondements urbano-industriels des périphéries de la région ne seront revalorisés que suite à l'abandon du modèle d'économie de planification en 1986 avec les réformes du *Đôì Moi*. Sous l'effet de la libéralisation économique et idéologique, la région de Hô Chi Minh Ville a retrouvé son rôle de plus grand pôle économique du pays et a accéléré son intégration à la mondialisation.

¹⁹⁴ Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 114.

¹⁹⁵ Nguyen, Đuc Nhuận, « Quelques effets paradoxaux du développement (1975-1982) », in N. Nguyễn, dir., *Le Viet Nam post-révolutionnaire : population, économie, société*, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 223 et 224.

¹⁹⁶ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 19.

¹⁹⁷ Vienne, Marie-Sybille de, « Un Viêt-Nam unifié. L'unification par l'extension du modèle nordiste : une première décennie 1975-1985 », in M-S. de Vienne, dir., *L'économie du Viêt-Nam, 1955-1995 : bilan et prospective*, Paris, Cheam, 1994, p. 101-124.

Chapitre II

Le développement urbano-industriel à l'heure de l'ouverture économique depuis les réformes du *Đôì Moi*

Marquant le début d'un nouvel épisode de développement du Vietnam, les réformes du *Đôì Moi* ont non seulement contribué à transformer l'ensemble de l'appareil productif du pays, mais aussi à accélérer la centralisation économique à plusieurs échelles. De la création des régions économiques clés à la montée en puissance des grandes villes, la reconfiguration économique et urbaine du territoire vietnamien s'est appuyée sur trois éléments déterminants : une industrialisation à orientation résolument exportatrice et mondialisée ; un développement des infrastructures comme support spatial principal de l'industrie ; une construction régionale accélérée par le renforcement des relations interprovinciales. Ainsi la région de Hô Chi Minh Ville entre-t-elle dans une nouvelle période d'émergence urbaine et économique, en rapport avec la naissance d'un réseau régional de zones industrielles et un renforcement de sa capacité d'acheminement de marchandises à l'aide d'infrastructures de transport et logistiques d'envergure. Ce chapitre analyse les effets des réformes du *Đôì Moi* sur l'évolution du tissu urbain et économique de la région de Hô Chi Minh Ville.

I. Ouverture du Vietnam à l'heure des réformes du *Đôì Moi* de 1986 : une industrialisation globalisée au cœur d'une économie de marché à orientation socialiste

Malgré de premières politiques réformistes mises en place à la fin des années 1970, le Vietnam a connu une crise économique et institutionnelle aggravée durant les années 1980. La gravité de cette crise a contraint l'État-Parti à abandonner définitivement le modèle d'économie de planification centralisée dans l'espoir de sauver sa légitimité politique face à un mécontentement populaire accru. Après une décennie de stagnation, l'économie vietnamienne se caractérise par une agriculture qui peine à assurer l'autosuffisance alimentaire du pays, par une industrie déséquilibrée et par un système financier et monétaire en ruine.

1. Avant l'heure de la réforme, les symptômes d'une économie socialiste en crise

Dans l'euphorie de la victoire militaire face à la République du Sud-Vietnam en 1975, les dirigeants socialistes décident d'accélérer la transition au socialisme. Pilotée par une stratégie de développement « tous azimuts », l'économie du pays s'enfonce dans le déséquilibre sectoriel et territorial.

Le premier plan quinquennal du Vietnam unifié, réalisé entre 1976 et 1980, s'est soldé par un échec total. La planification socialiste, appuyée par un système d'allocation des ressources monopolisé par l'État central, n'a contribué qu'à empêcher la croissance économique du pays. En 1976 et 1980, la croissance nette annuelle n'a atteint que 0,4 % et l'inflation a grimpé à 450 %¹⁹⁸. Pendant cette période, le PIB national a chuté de 9,7 milliards en 1976 à 9,2 milliards de dollars en 1980. Enfonçant l'économie nationale dans une situation de déficit commercial, les exportations ont chuté de 700 millions en 1977 à 500 millions de dollars en 1980¹⁹⁹.

En conséquence de cet échec, les fondements idéologiques de l'économie à planification socialiste centralisée sont profondément remis en cause. Considérée comme un moyen pour mettre en œuvre un volontarisme étatique²⁰⁰, la planification socialiste centralisée au Vietnam se caractérise par un système généralisé de subventions et d'allocation de ressources, par une non-reconnaissance des forces productives non étatiques et aussi par une gestion économique désastreuse. Dans un contexte d'instabilité économique et géopolitique, l'État vietnamien a mis en place à la fin des années 1970²⁰¹ les premières mesures de réformes visant à libérer les forces du développement. Ces mesures d'assouplissement économique ont conduit à la naissance d'un système hybride associant des fondements socialistes à certains éléments de l'économie libérale.

Grâce à des mesures favorisant la libre circulation des marchandises et les initiatives de production privées, l'économie vietnamienne se redresse lentement pendant la

¹⁹⁸ Lê Van, Cuong, Tran, Hai Hac et Tran, Thi Anh Đào, « L'économie vietnamienne de 1974 à 1994 », in J. Mazier et V. C. Lê, dir., *L'économie vietnamienne en transition : les facteurs de la réussite*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 21 ; Cao, Xuân Dung et Tran, Thi Anh Đào, « Transition et ouverture économique au Vietnam : une différenciation sectorielle », Paris, *Économie internationale*, 2005, 104, p. 28.

¹⁹⁹ Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 105.

²⁰⁰ Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 105.

²⁰¹ À la fin des années 1970, la relation diplomatique entre le Vietnam et le Kampuchéa démocratique, fondé par les Khmers rouges en 1975, s'est rapidement dégradée. Soutenus par le régime chinois, les Khmers rouges ont lancé des opérations militaires le long de la frontière vietnamienne, visant à la fois les forces armées et la population du Vietnam. En 1979, le Vietnam a lancé une campagne militaire d'envergure qui s'est soldée par la chute des Khmers rouges. En réponse à l'invasion vietnamienne, la Chine a attaqué la frontière du Nord du Vietnam entre janvier et février 1979.

période 1981-1985. Ayant chuté à 9,2 milliards de dollars en 1980, le PIB national atteint 11,5 milliards de dollars en 1982²⁰². Le secteur industriel, en profond déséquilibre sectoriel, a connu un redressement durant cette période avec une croissance de 9,5 % par an (11,2 % pour les industries légères et 6,4 % pour les industries lourdes)²⁰³. La pénurie alimentaire est progressivement résolue par des mesures favorisant la production privée et le commerce des surplus agricoles.

Malgré certains résultats positifs, le système économique hybride du Vietnam se caractérise par de profondes contradictions. En parallèle d'un redressement agricole et industriel, la dette extérieure s'alourdit alors que le système monétaire national s'enfoncé dans l'inflation²⁰⁴. À côté d'une situation monétaire désastreuse, la dépendance envers les pays étrangers s'aggrave, notamment envers les pays du bloc socialiste. Suite à l'intégration du Vietnam au Comecon²⁰⁵ en 1979, la part des échanges extérieurs du Vietnam vers l'URSS passe de 30 % du total à 74 % en 1978 et 1986²⁰⁶. Néanmoins, les importations conséquentes, qui sont trois fois plus importantes que les exportations, sont responsables d'un déficit commercial de 1,8 milliard de dollars²⁰⁷. En conclusion, l'épisode de libéralisation partielle de l'économie vietnamienne entre 1981 et 1985, malgré ses profondes contradictions et ses résultats artificiels, a réussi à poser les premiers fondements des réformes du *Đôì Moi* de 1986.

2. Le redressement de l'économie nationale à partir des réformes du Đôì Moi de 1986 : l'industrialisation globalisée au cœur de l'émergence du Vietnam

Au moment du VI^e Congrès du Parti communiste du Vietnam en 1986, la situation économique du pays paraît extrêmement critique et remet en question les fondements

²⁰² Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 107.

²⁰³ Lê Van, Cuong, Tran, Hai Hac et Tran, Thi Anh Đao, « L'économie vietnamienne de 1974 à 1994 », in J. Mazier et V. C. Lê, dir., *L'économie vietnamienne en transition : les facteurs de la réussite*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 33.

²⁰⁴ Le système des deux prix (prix administrés par l'État et prix du marché libre) et la production peu contrôlée de monnaie se trouvent à l'origine de l'hyper-inflation que connaît le Vietnam entre 1975 et 1985. En 1985, l'État a dû abolir le système des deux prix, les tickets de rationnement et les subventions destinées aux entreprises publiques. Durant la même année, une nouvelle monnaie a été introduite dans l'espoir de rééquilibrer le système monétaire.

²⁰⁵ Le Comecon (Conseil d'assistance économique mutuelle), qui existait entre 1949 et 1991, était une organisation d'entraide économique entre les pays communistes. L'objectif principal du Comecon était de créer un contrepois économique aux pays capitalistes par ses programmes d'entraide et de commerce planifiés.

²⁰⁶ Fauché, Christophe, « Croissance, État et marché dans le Viêt Nam du *Đôì Mỏi* », in S. Doyet et B. de Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2009, p. 254 et 255.

²⁰⁷ Fauché, Christophe, « Croissance, État et marché dans le Viêt Nam du *Đôì Mỏi* », in S. Doyet et B. de Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes Savantes, 2009, p. 255.

idéologiques du système socialiste. Les mesures d'assouplissement économique ambiguës et partielles mises en place au début des années 1980²⁰⁸ sont devenues contre-productives.

Après une brève période de redressement, l'économie vietnamienne s'enfonce à nouveau dans une situation de crise. Entre 1984 et 1986, la croissance annuelle a chuté de 5,4 % à 2 %²⁰⁹, alors que l'inflation n'a pas cessé de grimper à un rythme exponentiel, atteignant 300 % en 1986 et triplant entre 1987 et 1988²¹⁰. En perdant le contrôle de son système d'allocation des ressources, l'État s'est contraint à recourir à des mesures rétrogrades, telles que le rétablissement du système de rationnement et d'octroi de subventions pour les produits de base. Face à une légitimité politique érodée, les dirigeants de l'État-Parti se sont mis d'accord sur la nécessité vitale d'un changement total de ligne de développement, d'où l'origine des réformes du *Đôì Moi* de 1986.

Les réformes du *Đôì Moi* contribuent non seulement à abolir du système en crise d'une économie de planification centralisée, mais aussi à construire dans une nouvelle économie de marché afin de préserver la légitimité politique de l'État. Le redressement de l'économie vietnamienne s'appuie sur un double mouvement de libéralisation²¹¹. Les réformes ont permis de libérer les flux intérieurs de circulation de marchandises et de capitaux, et d'intégrer le pays dans le système mondial par les flux d'exportations et d'investissements directs étrangers.

Les réformes du *Đôì Moi* peuvent se subdiviser en trois périodes principales qui correspondent à trois objectifs distincts : la libéralisation et la décentralisation de l'économie nationale (1986-1992) ; la restructuration des appareils productifs (1992-1995) ; l'intégration accélérée dans l'économie mondiale (à partir de 1995)²¹². Après des mesures de redressement budgétaires et monétaires réalisées sous l'impulsion du Fonds monétaire international, la construction d'une économie de marché à orientation socialiste a véritablement commencé à partir de 1989 avec trois objectifs prioritaires²¹³ : redresser

²⁰⁸ Lê Van, Cuong, Tran, Hai Hac et Tran, Thi Anh Đao, « L'économie vietnamienne de 1974 à 1994 », in J. Mazier et V. C. Lê, dir., *L'économie vietnamienne en transition : les facteurs de la réussite*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 29, 30, 31 et 32.

²⁰⁹ Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 108.

²¹⁰ Crosnier, Marie-Agnès et Lhomel, Édith, « Premier bilan des réformes économiques au Vietnam », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1991, 22, p. 59.

²¹¹ Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Viêt Nam : les "nouveaux territoires" d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 162.

²¹² Cao, Xuân Dung et Tran, Thi Anh Đao, « Transition et ouverture économique au Vietnam : une différenciation sectorielle », Paris, *Économie internationale*, 2005, 104, p. 29 et 30.

²¹³ Crosnier, Marie-Agnès et Lhomel, Édith, « Premier bilan des réformes économiques au Vietnam », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1991, 22, p. 60.

l'agriculture ; restructurer le secteur productif d'État ; insérer les secteurs non étatiques dans l'économie nationale. En s'appuyant sur des secteurs restructurés ou nouvellement développés, l'industrialisation globalisée et exportatrice s'introduit progressivement dans l'économie vietnamienne durant les années 1990.

Dans le cadre de notre analyse, il semble intéressant de mettre l'accent sur les politiques d'industrialisation et d'attraction des investissements étrangers mises en place à partir des réformes du *Đôì Moi*. Ces deux grandes lignes stratégiques s'associent dans une logique d'intégration dans l'économie mondiale qui se traduit par la création d'un réseau de zones industrielles et d'infrastructures de transport international.

L'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville trouve en effet son origine dans les premières politiques d'ouverture économique du Vietnam dans les années 1990. La région se dote d'une centaine de zones industrielles et d'un réseau d'infrastructures routières et portuaires développé grâce à une industrialisation globalisée accélérée par les réformes du *Đôì Moi*. Les héritages laissés par la République du Sud-Vietnam et par la construction socialiste d'avant 1986 ne jouent qu'un rôle complémentaire de support matériel et institutionnel dans l'émergence fulgurante de la plus grande région urbaine du pays. S'engageant dans un processus d'émergence territorialement sélectif, les plus grandes villes du Vietnam s'inscrivent progressivement dans un processus de métropolisation, souvent précoce, qui conduit non seulement à l'émergence d'agglomérations urbano-industrielles²¹⁴ mais aussi à l'aggravation d'inégalités préexistantes²¹⁵.

Sous l'effet de la libéralisation économique induite par le *Đôì Moi*, l'industrie nationale connaît un processus de restructuration sectorielle soutenu par une croissance rapide. En premier lieu, l'industrialisation du Vietnam s'oriente résolument vers le développement des filières manufacturières légères, qui connaissent une croissance soutenue de l'ordre de 10 % par an ou même davantage dans la décennie succédant à la mise en place du *Đôì Moi*²¹⁶. Sous l'effet de l'émergence d'un secteur manufacturier résolument extraverti, l'industrie devient progressivement le fer de lance de l'économie vietnamienne. Bénéficiant d'une croissance annuelle de 15 % entre 1990 et 2007, le poids du secteur secondaire

²¹⁴ Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Vietnam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 81, 82, 83, 84 et 85.

²¹⁵ Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Viêt Nam : les "nouveaux territoires" d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 162.

²¹⁶ Cao, Xuân Dung et Tran, Thi Anh Đào, « Transition et ouverture économique au Vietnam : une différenciation sectorielle », Paris, *Économie internationale*, 2005, 104, p. 30.

national s'est accru en passant de 25 % à 42 % du PIB national durant cette période²¹⁷ avant de se stabiliser autour de 33 % dans les années 2010²¹⁸.

En second lieu, l'industrialisation a contribué à accentuer le déséquilibre territorial et la diversification sectorielle de l'industrie nationale. Alors que le Sud du pays s'ouvre résolument au développement des secteurs manufacturiers et exportateurs, les héritages de l'industrie lourde développée dans les années 1960 restent imposants dans le Nord et empêchent une modernisation de l'ensemble du secteur secondaire vietnamien. Majoritairement concentré dans les grandes agglomérations urbaines, le développement des activités manufacturières accentue en effet la bipolarisation de l'appareil industriel du pays.

En 1989, la région Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau concentre déjà 43 % de la production industrielle nationale, contre 27 % pour la région Hanoi-Haiphong au Nord²¹⁹. Poursuivant cette dynamique, la région du Sud-Est²²⁰ avec l'agglomération urbaine de Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau comme principal moteur d'industrialisation se transforme en premier pôle industriel du pays. Entre 1986 et 2011, la part de cette région dans la production industrielle du pays a augmenté de 33,6 %²²¹ à 57,9 % avant d'atteindre 59,5 %²²² en 2015. En conclusion, le rôle de la région de Hô Chi Minh Ville dans l'émergence du Vietnam à partir des réformes du *Đổi Mới* est incontestable. Les dynamiques économiques générées par cette région urbaine ont directement contribué à la croissance soutenue et à la réorganisation sectorielle et territoriale de l'industrie vietnamienne.

Au cœur d'une profonde transformation de l'économie nationale, la réussite de l'industrialisation vietnamienne est également liée aux politiques d'encouragement de l'investissement étranger et des acteurs économiques non étatiques. Le rôle de l'État dans la structuration de l'économie nationale est particulièrement important, non seulement à travers

²¹⁷ Fauché, Christophe, « Croissance, État et marché dans le Viêt Nam du *Đổi Mới* », in S. Doyet et B. de Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2009, p. 261.

²¹⁸ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2010 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2010, p. 129 ; Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2015 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2015, p. 169.

²¹⁹ Vu, Tu Lap et Taillard, Christian, *Atlas du Viêt-nam*, Paris/Montpellier, Reclus/La Documentation Française, 1993, p. 234.

²²⁰ Selon l'organisation administrative du territoire vietnamien, la région du Sud-Est correspond à l'ensemble des provinces membres de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville.

²²¹ Langlet, Philippe et Quach-Langlet, Thanh Tâm, « Essor d'un nouveau dragon? », in P. Langlet et T. T. Quach-Langlet, dir., *Introduction à l'histoire contemporaine du Viêt Nam : de la réunification au néocommunisme*, Paris, les Indes savantes, 2001, p. 149.

²²² Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2010 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2010, p. 431 ; Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2015 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2015, p. 212.

la création d'un cadre juridique favorable à la libéralisation²²³, mais aussi par la refondation du secteur public.

À partir de la fin des années 1980, l'État a mis en place des mesures radicales consistant à réformer l'ensemble du secteur économique public. Alors que 5 500 entreprises ont été supprimées et plus de 970 000 fonctionnaires licenciés entre 1989 et 1994²²⁴, la performance du secteur public s'améliore de manière considérable avec le développement de plusieurs firmes d'État, qui contrôle les secteurs bancaire et de l'énergie²²⁵. Cherchant à maintenir son rôle dans une nouvelle économie de marché, l'État libéralise progressivement le secteur public avec la création de premières compagnies générales multisectorielles et la privatisation partielle de certaines durant les années 1990 et 2000²²⁶.

Représentant 48,2 % du PIB national en 2000 contre 4 % en 1990²²⁷, l'investissement direct étranger devient le moteur principal du développement économique du Vietnam. 20 ans après la mise en place des réformes du *Đổi Mới*, le montant des investissements directs étrangers enregistrés au Vietnam a atteint 21,348 milliards de dollars en 2007, contre 1,291 milliard en 1991²²⁸.

Considéré comme un instrument de la politique économique pour développer de manière ciblée certains secteurs et certains territoires, l'investissement direct étranger au Vietnam illustre la géographie d'un développement inégalitaire. Considérées comme le meilleur support spatial pour les capitaux étrangers, les zones industrielles attirent des investisseurs dont une grande partie est venue des nouveaux pays industrialisés (NPI) et du Japon. Ces entreprises étrangères prêtent une attention particulière aux régions de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi-Haiphong, en raison de leurs infrastructures développées et de leur dynamisme économique. Par exemple, la Région économique clé du Sud, avec le rôle fondamental de la région Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau, a réussi à

²²³ Dans les dix premières années succédant aux réformes du *Đổi Mới*, l'État vietnamien a construit un cadre juridique résolument libéral, qui favorise l'émergence du secteur non étatique et l'investissement direct étranger : code d'investissements étrangers de 1987, loi bancaire de 1990, Constitution de 1992 (reconnaissance de la propriété privée), loi foncière de 1993, code d'entreprises d'État de 1994, code de commerce de 1997, code d'entreprises de 1999.

²²⁴ Cao, Xuân Dung et Tran, Thi Anh Đào, « Transition et ouverture économique au Vietnam : une différenciation sectorielle », Paris, *Économie internationale*, 2005, 104, p. 31.

²²⁵ Fonds monétaire international, *Vietnam. Transition to a Market Economy*, Hanoi, the International Monetary Fund in Vietnam, 1996, p. 36.

²²⁶ Fauché, Christophe, « Croissance, État et marché dans le Viêt Nam du *Đổi Mới* », in S. Doyet et B. de Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2009, p. 267, 268 et 269.

²²⁷ UNCTAD, *World Investment Report*, Genève, Nations Unies, 2004, p. 408.

²²⁸ Fauché, Christophe, « Croissance, État et marché dans le Viêt Nam du *Đổi Mới* », in S. Doyet et B. de Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2009, p. 266.

polariser 55,5 % des projets et 51,3 % du montant d'investissements étrangers au Vietnam entre 1988 et 1997²²⁹.

La transition vietnamienne, malgré une exemplarité dans un premier temps dans les domaines budgétaire et de l'investissement dans un premier temps²³⁰, a finalement contribué à déséquilibrer la structure de l'économie nationale, tout en accentuant des inégalités territoriales préexistantes. L'industrialisation, qui met l'accent sur les secteurs exportateurs et sur l'investissement direct étranger, contribue à accélérer l'émergence d'un nouvel appareil de production industrielle. Ce dernier, soutenu par de nouvelles grandes infrastructures de logistique et de transport, s'appuie sur un réseau de zones industrielles majoritairement concentrées dans les plus grandes agglomérations urbaines du pays.

3. L'introduction de nouveaux modèles spatiaux de développement et la modernisation des infrastructures au service de la croissance

Le développement d'un système d'infrastructures au service de la croissance consiste à introduire de nouveaux modèles spatiaux de développement, à multiples échelles. À l'échelle locale, les zones industrielles et les zones franches se trouvent au cœur d'un appareil de production industrielle de plus en plus mondialisé. À l'échelle régionale et nationale, l'État réorganise son territoire productif avec la création des régions économiques clés et l'élaboration de premières tentatives de développement transfrontalier. La modernisation des axes routiers et du réseau portuaire du pays joue ensuite un rôle fondamental dans la mise relation entre les territoires productifs.

Concentrant des investissements et des activités manufacturières à potentiel exportateur dans un cadre spatial limité, les zones industrielles deviennent le principal fer de lance du secteur secondaire national (**illustration 6**). Alors que la promulgation du premier code d'investissements en 1987 consiste à créer un cadre juridique pour l'introduction de capitaux étrangers dans l'économie vietnamienne, l'État a construit un arsenal de législations spécifiques afin d'appuyer le développement des zones industrielles (**tableau 1**).

²²⁹ Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Vietnam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 73.

²³⁰ Herland, Michel, « Succès et incertitudes de la transition vietnamienne », Paris, *Revue économique*, 1998, 49, p. 305 et 306.

Illustration 6. Les zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville, le fer de lance de l'industrialisation vietnamienne depuis les réformes du Đôi Moi de 1987



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises entre 2015 (photos 1 et 2) et 2018 (photo 4) ; SHTP, « 15 năm tạo dựng giá trị Khu công nghệ cao TP.HCM » [15 ans de développement de la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville], *Thanh Niên Online*, 26/10/2017 (photo 3).

Les quatre zones industrielles présentées ci-dessus sont représentatives de deux périodes de l'industrialisation de la région de Hô Chi Minh Ville. Nhon Trach I (photo 1) et VSIP I (photo 2) ont été créées dans les années 1990. Ces zones industrielles accueillent principalement des industries légères comme le textile, l'agro-alimentaire, les petits électroménagers. Exceptionnellement, une usine de taille importante, spécialisée en plasturgie (photo 1) et possédée par la firme taiwanaise Formosa, a été construite dans Nhon Trach I. Les zones de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong (photos 3 et 4) ont été créées à partir des années 2000, sous l'effet de la réorientation de l'industrie régionale. Hô Chi Minh Ville et les provinces voisines cherchent aujourd'hui à développer des filières de nouvelles technologies dans l'objectif de remplacer les industries légères, qui sont polluantes et de plus en plus obsolètes.

Tableau 1. Les textes juridiques sur les zones industrielles et sur l'investissement promulgués entre 1991 et 2008

Législation	Année	Contenu
Décret n° 322/HDBT	1991	Le gouvernement central autorise la création de zones franches.
Décret n° 192/CP/1994	1994	Élaboration des mécanismes de création et de gestion des zones industrielles du Vietnam
Décret n° 36/ND-CP/1997	1997	Un conseil de gestion des zones industrielles, sous tutelle du Premier Ministre, est formé pour coordonner le développement et la gestion des zones industrielles.
Décision n° 99/QD-TTg	2000	Le conseil de gestion des zones industrielles est désormais sous tutelle du ministère de la Planification et de l'investissement
Décret n° 61/ND-CP/2003	2003	Le développement des zones industrielles est désormais sous tutelle des conseils de gestion provinciaux, qui se soumettent à la fois au ministère de la Planification et de l'investissement et aux comités populaires provinciaux.
Code d'investissements 2005	2005	Le gouvernement central accélère la décentralisation en matière d'investissements
Décret n° 1107/2006/QD-TTg	2006	Le gouvernement central approuve le plan de développement des zones industrielles jusqu'à l'année 2020.
Décret n° 29/2008/ND-CP	2008	Le mécanisme de développement et de gestion des zones industrielles se conforme désormais aux régulations de l'OMC

Source : Base de données de textes juridiques du gouvernement vietnamien, <http://vanban.chinhphu.vn/>, consulté le 12/02/2018.

Le développement des zones industrielles peut se subdiviser en trois périodes principales²³¹. Entre 1991 et 1997, il s'agit d'une phase expérimentale avec la création de premières zones industrielles et zones franches. La période 1998 et 2002 se caractérise par une création accélérée de zones industrielles dans de nombreuses provinces. À partir de 2003, l'État réoriente ses politiques d'industrialisation vers la création de parcs de nouvelles technologies. Vingt ans après la création de Tân Thuận à Hô Chi Minh Ville, première zone franche du Vietnam, 250 zones industrielles du pays (dont 170 sont opérationnels) représentent 30 % des investissements étrangers, soit 52 milliards de dollars, et génèrent 30 % de la production industrielle brute nationale²³². En 2017, le Vietnam compte 325 zones industrielles dont 220 sont opérationnelles avec un taux de remplissage de 51 % et l'investissement direct étranger représente de 60 % à 70 % des capitaux investis²³³.

Situées au centre d'une économie en pleine intégration à l'international, les zones industrielles sont directement liées à un réseau d'infrastructures d'envergure. En premier plan, le développement d'un réseau de ports maritimes, incarnant un processus de maritimisation de l'économie du Vietnam, permet de relier ces secteurs productifs au marché mondial. En effet, le développement des infrastructures portuaires est considéré par l'État vietnamien comme un des volets fondamentaux de sa politique de maritimisation²³⁴, notamment avec l'approbation du dernier schéma directeur du réseau de ports maritimes en 2014²³⁵. Comptant 245 ports en 2016, le réseau portuaire du Vietnam se caractérise pourtant par un manque de ports maritimes en eau profonde à capacité d'accueil conséquente²³⁶ et par une répartition spatiale inégale²³⁷.

²³¹ Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* [Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, p. 1.

²³² Ha, Thi Hồng Vân, « Industrial Readjustment in Vietnam: Special Focus on the New 10 Year Socio-Economic Development Strategy for 2011-2020 », in Y. Ueki et T. Bhongmakapat, dir., *Industrial Readjustment in the Mekong River Basin Countries: Toward the AEC*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 176.

²³³ Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* [Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, p. 5.

²³⁴ Nguyễn, Binh Giang, « Potential Economic Corridors between Vietnam and Lao PDR: Roles Played by Vietnam », in M. Ishida, dir., *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 80, 81 et 82.

²³⁵ Décision 1037/QĐ-TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement du secteur portuaire du Vietnam jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

²³⁶ Futaba, Ishizuka, « Economic Integration and Changes in Industrial Location in Vietnam », in I. Kuroiwa, dir., *Spatial Statistics and Industrial Location in CLMV: an Interim Report*, Chiba, Ide-Jetro, 2010, p. 7.

²³⁷ Parmi les 245 ports recensés en 2016, 56 ports se trouvent dans les provinces de Haiphong et Quang Ninh (Région économique clé du Nord), 96 ports dans les provinces de Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau (Région économique clé du Sud).

En quête d'amélioration de l'interconnexion entre les provinces et les régions du pays, le développement d'infrastructures de transport se retrouve au cœur des stratégies de développement du Vietnam²³⁸. Contraint par une capacité de financement limitée, l'État central cherche à réinventer les mécanismes de développement d'infrastructures en adoptant de nouvelles modalités de mobilisation de capitaux telles que les projets BOT (*Build-Operate-Transfer*) et leurs variants BT (*Build-Transfer*) et BTO (*Build-Transfer-Operate*). La différence entre ces trois types de partenariat public-privé se trouve au niveau de l'implication des entreprises dans les projets de développement. Si les BT permettent aux entreprises de prendre en charge seulement la construction des infrastructures, les BOT leur attribuent le droit de gestion et de mise en exploitation des ouvrages publics. Apparues dans le code des investissements étrangers de 1992, ces nouvelles modalités de financement permettent de mobiliser des sources de capitaux étrangers et privés pour des mégaprojets d'infrastructures. En retour, l'État cède la mise en exploitation des projets d'infrastructures aux investisseurs afin que ces derniers puissent rentabiliser leur investissement.

Le développement des infrastructures du Vietnam à partir des années 1990 poursuit trois objectifs principaux²³⁹: la densification des réseaux de transport des régions économiques clés²⁴⁰, la modernisation des grands axes nationaux nord-sud et le développement de nouveaux axes transnationaux. La réalisation de ces objectifs de développement contribue essentiellement à la modernisation des infrastructures de la région de Hô Chi Minh Ville.

Le développement du réseau d'infrastructures régional s'appuie sur la construction de premiers ports maritimes modernes dans la province de Ba Ria Vung Tau, sur l'élargissement de la route nationale n° 51 reliant Hô Chi Minh Ville à Ba Ria Vung Tau et sur la modernisation des portions de la route nationale n° 1 nord-sud (**carte 9**). À partir de la fin des années 1990, la région se dote de nouvelles infrastructures de transport avec les premiers projets d'autoroute à grande vitesse, qui contribuent à la transformer en l'une des agglomérations métropolitaines les mieux desservies et les mieux intégrées au réseau de transport international.

²³⁸ Luu, Van Dat, « Investissements étrangers en B.O.T », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 869-871.

²³⁹ Hoang, Phuoc Hiêp, « Quelques problèmes juridiques vietnamiens concernant les projets d'investissement sous forme de B.O.T. au Vietnam », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 873-881.

²⁴⁰ Lê, Ngoc Hoan, « Développement des infrastructures de transports et de communications. Projets prioritaires », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 907.

Dès les réformes du *Đôì Moi*, l'État a mis en place de nouvelles politiques de développement régional²⁴¹. La création des quatre régions économiques clés²⁴², centrée sur les plus grandes agglomérations urbaines du pays, représente la volonté de l'État de concilier les dynamiques économiques avec le développement d'infrastructures dans le cadre de corridors et de triangles de développement²⁴³. Malgré ces initiatives de construction régionale, les régions économiques ne parviennent plus à fédérer les dynamiques de développement de leurs provinces, en raison de l'absence de structures de gouvernance régionale. Alors que les provinces construisent leurs propres stratégies de développement, en misant souvent sur la concurrence avec leurs voisins, les conseils des régions économiques clés ne détiennent aucun véritable pouvoir décisionnel à côté de leurs fonctions consultatives²⁴⁴.

II. À partir des réformes du *Đôì Moi* : d'une concentration spatiale de zones industrielles à une densification des réseaux d'infrastructures régionaux

Sous l'effet des réformes du *Đôì Moi*, la région, où ni l'industrie extravertie coloniale ni l'industrie lourde socialiste n'ont jamais réussi à se développer, se transforme sous l'égide d'une industrialisation globalisée en un grand pôle de croissance du Vietnam contemporain (**illustration 7**). Dans cette partie, nous focaliserons notre analyse sur les principaux mécanismes de développement ayant contribué à l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville. La structuration d'un réseau de zones industrielles modernes, bien planifiées et tournées vers l'international s'appuie sur une modernisation des infrastructures de la région.

²⁴¹ À partir des réformes du *Đôì Moi*, l'État a construit une diversité de modèles de développement régional : les régions économiques clés, les zones économiques transfrontalières, les zones économiques ouvertes. Malgré d'importantes ambitions de construction régionale, les régions économiques se heurtent à de multiples difficultés, particulièrement liées à l'absence d'un cadre de gouvernance régionale efficace.

²⁴² Les régions économiques clés ont été créées en 1998 par le ministère de la Planification et de l'investissement. Actuellement, le Vietnam en compte quatre : la Région économique clé du Nord (centrée sur le corridor Hanoi-Haiphong), celle du Sud (centrée sur la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville), celle du Centre (centrée sur Danang) et celle du delta du Mékong.

²⁴³ Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Vietnam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 81.

²⁴⁴ Selon les décisions 20/2004/QĐ-TTg, 1022/QĐ-TTg et 159/2007/QĐ-TTg, les membres des conseils régionaux sont élus par les dirigeants des provinces membres. Néanmoins, les pouvoirs des conseils régionaux ne résident que dans les domaines consultatifs. Ni les conseils régionaux, ni les schémas directeurs régionaux de développement élaborés par le ministère de la Planification et de l'investissement ne peuvent influencer de manière déterminante les stratégies des provinces.

1. Le rôle structurant et intégrateur de la dorsale industrielle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau

Les réformes du *Đôì Moi*, qui entraînent une modernisation inégale du territoire vietnamien²⁴⁵, ont directement contribué à l'émergence d'une nouvelle dorsale industrielle, formée des quatre provinces les plus développées de la région du Sud-Est du Vietnam²⁴⁶ : Hô Chi Minh Ville, Đông Nai, Binh Duong et Ba Ria Vung Tau. Sous l'effet de la mise en place des politiques d'industrialisation globalisée, la région de Hô Chi Minh Ville entre dans un processus de restructuration en profondeur de son appareil productif, qui conduit ainsi à l'accélération du développement des pôles urbains principaux comme Hô Chi Minh Ville, Biên Hoa, Vung Tau et Thu Dầu Môt (**illustration 7**).

La montée en puissance de cette dorsale industrielle fut initiée avant même la création des premières zones industrielles du Vietnam, au début des années 1990. En 1989, le triangle Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa-Vung Tau²⁴⁷ polarise 43 % de l'industrie nationale, contre 27 % pour la région Hanoi-Haiphong²⁴⁸. S'ouvrant à l'international, la région du Sud-Est représente déjà plus de 50 % des investissements directs étrangers enregistrés au Vietnam en 1997 (plus de 30 milliards de dollars, plus de 1 700 projets)²⁴⁹, 43,92 % en 2008 (71,8 milliards de dollars, 6 462 projets), 44,4 % en 2016 (130,5 milliards de dollars, 11 961 projets)²⁵⁰.

²⁴⁵ Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Viêt Nam : les “nouveaux territoires” d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 161-183.

²⁴⁶ Selon le système d'administration territoriale du Vietnam, la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, la Région économique clé du Sud et la région du Sud-Est sont trois entités administratives différentes. Ces trois entités regroupent communément les provinces de Hô Chi Minh Ville, Đông Nai, Binh Duong, Ba Ria Vung Tau, Tây Ninh et Binh Phuoc. Les deux provinces du delta du Mékong de Long An et de Tiên Giang ont été intégrées à la Région économique clé du Sud par le ministère de la Planification et de l'investissement dans les années 1990. La région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, un concept élaboré par le ministère de la Construction, englobe également ces deux provinces du delta du Mékong.

²⁴⁷ Le triangle de développement Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa-Vung Tau, avant l'inclusion de Binh Duong à partir des années 2000, se trouve au cœur d'une dorsale industrielle regroupant les territoires les plus développés de la région de Hô Chi Minh Ville.

²⁴⁸ Vu, Tu Lap et Taillard, Christian, *Atlas du Viêt-nam*, Paris/Montpellier, Reclus/La Documentation Française, 1993, p. 234.

²⁴⁹ Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Viêt-nam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 70.

²⁵⁰ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 237 ; Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2010 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2010, p. 161.

Illustration 7. L'évolution de l'industrialisation et ses effets sur la trajectoire d'urbanisation de la région de Hô Chi Minh Ville

Trajectoire de l'industrialisation de la région de Hô Chi Minh Ville					
Contexte national : développement des industries lourdes selon le concept soviétique	Contexte national : libéralisation de l'économie nationale à partir de 1987	Contexte national : phase expérimentale de l'industrialisation globalisée	Contexte national : accélération du processus d'industrialisation globalisée	Contexte national : réorientation de la stratégie d'industrialisation globalisée	Contexte national : première phase de la métropolisation
Conséquences : destruction de l'appareil industriel du Sud-Vietnam (nationalisation des firmes privées)	Conséquences : nouvel essor des industries de l'agro-alimentaire et des biens de consommation	Conséquences : création de premières zones franches et zones industrielles dans les grandes villes de la région	Conséquences : abandon du modèle de zone franche et création d'une dorsale industrielle régionale	Conséquences : création généralisée de zones industrielles dans les quatre provinces les plus développées, création de la première zone de nouvelles technologies	Conséquences : développement accéléré des zones de nouvelles technologies, réorientation sectorielle des zones industrielles préexistantes
Stagnation (1976-86)	Redressement (1986-91)	Industrialisation phase 1 (1991-97)	Industrialisation phase 2 (1997-2003)	Industrialisation phase 3 (2003-2010)	Métropolisation (à partir de 2010)
1976 : le IV ^e Congrès (Plan quinquennal 1976-80) 1982 : le V ^e Congrès (Plan quinquennal 1981-85)	1986 : le VI ^e Congrès (Réformes du Đôì Moi) 1987 : premières loi sur l'investissement étranger et loi foncière	1991 : création de la première zone franche 1994 : création du cadre de gestion des zones industrielles 1996 : création de la ville nouvelle de Nhon Trach (Đông Nai) et du projet de Thu Thiêm (Hô Chi Minh Ville)	2002 : création de la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville et la ville nouvelle industrielle de My Phuoc (Binh Duong)	2003 : la loi foncière de 2003 (cadre juridique de l'urbanisme de projet) 2005 : révision de la loi sur l'investissement (décentralisation des mécanismes de gestion des investissements), création du projet de complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong 2008 : approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Binh Duong (Binh Duong)	
Trajectoire de l'urbanisation de la région de Hô Chi Minh Ville					
Croissance urbaine peu importante due aux politiques anti-urbaines Prolifération des quartiers à développement spontané due aux flux de retour des citoyens depuis les zones économiques nouvelles	Multiplication des modes de développement autoproduit en périphérie de la région	Urbanisation rapide des secteurs limitrophes des zones industrielles Émergence d'une mosaïque paysagère dans les périphéries avec la juxtaposition entre les paysages industriels et les formes urbaines autoproduites	Création de premières villes nouvelles industrielles de la région Création d'une dorsale urbano-industrielle avec la mise en réseau entre les zones industrielles, les villes nouvelles et les infrastructures	Multiplication de projets immobiliers et d'infrastructures régionales Développement du concept de ville nouvelle dotée de fonctions de commandement	Émergence de nouveaux pôles urbains, introduction de nouveaux concepts de développement (ville durable, ville intelligente...) Création de premières villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines (Binh Duong, Thu Thiêm)

Réalisation : TRAN KHAC MINH, 2018.

Source : Département des zones économiques, Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế [Rapport sur l'exploitation des zones industrielles et des zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, 42 p ; Ha, Thi Hồng Vân, « Industrial Readjustment in Vietnam: Special Focus on the New 10 Year Socio-economic Development Strategy for 2011-2020 », in Y. Ueki et T. Bhongmakapat, dir., *Industrial Readjustment in the Mekong River Basin Countries: toward the AEC*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 163-204 ; Ishida, Akie, « Institutional Framework for Industrialization of Vietnam », in Đ. L. Vo et A. Ishida, dir., *Industrialization and Modernization in Vietnam toward 2000*, Tokyo, Publications of Institute of Developing Economies, 39, p. 171-198.

Sous l'effet d'une industrialisation résolument tournée vers l'international, une grande partie des investissements directs étrangers sont absorbés par les secteurs manufacturiers (comme le textile, le cuir, les biens de consommation, les petits électroménagers, les produits chimiques...), qui se développent majoritairement dans le cadre des zones industrielles. En 2016, 58,8 % des investissements directs étrangers enregistrés au Vietnam ont été réalisés dans le cadre du secteur manufacturier, contre 45,15 % en 2008²⁵¹.

À l'échelle nationale, les zones industrielles, principalement concentrées dans les régions économiques clés, représentent en 2010 70 milliards de dollars d'investissements directs étrangers dans le cadre de plus de 8 500 projets²⁵². Jouant un rôle déterminant dans l'industrialisation du pays, les zones industrielles de la dorsale industrielle Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau exercent une attraction particulière sur les investisseurs étrangers.

L'arrivée massive des investissements, privés ou d'origine étrangère, conduit non seulement à une croissance rapide du secteur secondaire de la région, mais aussi à la restructuration de son territoire industriel, avec la création généralisée de zones industrielles. Entre 2000 et 2015, la production industrielle des quatre provinces étudiées a augmenté de 182 347 milliards de dongs (13,02 milliards de dollars) à 2 495 812 milliards de dongs (110,1 milliards de dollars)²⁵³. Initialement composée de 18 zones industrielles et zones franches en 1997, la dorsale Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau compte actuellement 92 zones industrielles, trois zones franches et deux zones de nouvelles technologies²⁵⁴.

²⁵¹ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 238 ; Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2010 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2010 p. 162.

²⁵² Ha, Thi Hồng Vân, « Industrial Readjustment in Vietnam: Special Focus on the New 10 Year Socio-Economic Development Strategy for 2011-2020 », in Y. Ueki et T. Bhongmakapat, dir., *Industrial Readjustment in the Mekong River Basin Countries: toward the AEC*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 176.

²⁵³ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2005 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2005, p. 331 ; Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2010 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2010 p. 429 ; Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 214.

²⁵⁴ Ces informations ont été recueillies auprès des comités de gestion des zones industrielles des quatre provinces étudiées. Hô Chi Minh Ville compte actuellement 14 zones industrielles, 3 zones franches, 1 zone de nouvelles technologies ; Đông Nai 32 zones industrielles ; Ba Ria Vung Tau 15 zones industrielles ; Binh Duong 27 zones industrielles et 1 zone mixte tertiaire et de nouvelles technologies.

Carte 9. L'organisation spatiale de la dorsale urbano-industrielle de la région de Hồ Chí Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 69 ; Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville : <http://hepza.hochiminhcity.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Bình Dương, <http://ken.binhduong.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Đồng Nai, <http://diza.dongnai.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau, <http://banqlken.baria-vungtau.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018.

Comptant 92 des 325 zones industrielles du Vietnam en 2017²⁵⁵, les quatre provinces les plus développées situées au cœur de la région de Hô Chi Minh Ville forment la plus grande dorsale industrielle du pays (**carte 9**). Cette dorsale industrielle émerge à partir des années 1990, avec la structuration d'un réseau de zones industrielles denses dont l'orientation spatiale dépend essentiellement de certains facteurs socio-économiques et géographiques.

La dorsale industrielle en question est formée à partir des zones industrielles qui se situent dans les territoires à l'intersection des quatre provinces de la région de Hô Chi Minh Ville. Ce territoire se situe entre la partie orientale de Hô Chi Minh Ville, les districts du centre et du sud de Binh Duong, les parties occidentales et du sud-ouest de Đông Nai et les parties du nord-ouest et du sud-ouest de Ba Ria Vung Tau²⁵⁶. Depuis la naissance de Tân Thuận, la première zone industrielle du Vietnam en 1991, 65 zones industrielles ont été créées sur le territoire de cette dorsale industrielle (**tableau 2**). L'organisation spatiale spécifique de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville dépend non seulement des conditions socio-économiques et géographiques locales, mais aussi de l'évolution des politiques d'industrialisation du Vietnam à partir des années 1990.

En premier lieu, il s'agit d'une logique d'industrialisation en synergie avec le développement d'infrastructures. La création du rectangle de développement Hô Chi Minh Ville-Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau s'appuie essentiellement sur les corridors de communications majeurs et sur les infrastructures portuaires les plus importantes²⁵⁷.

Les zones industrielles à l'est de Hô Chi Minh Ville sont étroitement liées à deux axes de communications principaux. L'axe nord-sud, reliant la métropole à la province de Binh Duong, suit la route nationale 13. L'autoroute Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa, actuellement connue sous le nom de « autoroute de Hanoi », reste le principal axe de

²⁵⁵ Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* [Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, p. 5.

²⁵⁶ Dans le cadre de notre recherche, la partie orientale de Hô Chi Minh Ville correspond aux districts 2, 9, de Thu Đức, et de la partie la plus orientale du district 7, où se trouve la zone franche de Tân Thuận. Le centre et le sud de la province de Binh Duong correspondent aux districts de Di An, Thuận An, Bến Cát, Tân Uyên et à la ville de Thu Dầu Môt. Les parties occidentales et du sud-ouest de la province de Đông Nai correspondent aux districts de Thông Nhất, Long Thanh, Nhơn Trạch et à la ville de Biên Hoa. Les parties du nord-ouest et du sud-ouest de Ba Ria Vung Tau correspondent au district de Tân Thành, à la ville de Ba Ria et à celle de Vung Tau.

²⁵⁷ Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Vietnam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 81 et 82.

communication ouest-est de cette dorsale industrielle. Quant à la province de Binh Duong, la route nationale n° 13 représente le principal axe nord-sud du développement de ses zones industrielles. La création récente de l'autoroute My Phuoc-Tân Van permet à la province d'ouvrir un nouveau corridor de développement est-ouest. Enfin, les zones industrielles de la province de Đông Nai et de celle de Ba Ria Vung Tau se développent le long de la route nationale n° 51. Cet axe de communication relie la ville de Biên Hoa (province de Đông Nai) à la ville nouvelle industrielle de Nhon Trach, ainsi qu'aux complexes portuaires de Thi Vai-Cai Mep et des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau.

Tableau 2. La répartition des zones industrielles de la dorsale Hồ Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau

	Zones industrielles	Zones franches	Zones de nouvelles technologies
Districts de l'est de Hồ Chi Minh Ville	2	3	1
Districts de l'ouest et du sud-ouest de Đông Nai	21	0	0
Districts du sud et du centre de Binh Duong	27	0	1
Districts du nord-ouest et du sud-ouest de Ba Ria Vung Tau	10	0	0
Total	60	3	2

Source : Ministère de la Planification et de l'investissement, <http://mpi.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chi Minh Ville, <http://hepza.hochiminhcity.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Binh Duong, <http://kcn.binhduong.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Đông Nai, <http://diza.dongnai.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau, <http://banqlkcn.baria-vungtau.gov.vn/>, consulté le 12/02/2018 ; Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* (Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques), Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, 42 p.

Inscrit dans les politiques de développement régional du Vietnam, le développement des infrastructures de transport, notamment des ports maritimes, est considéré comme l'une des conditions préalables au développement des zones industrielles²⁵⁸. En effet, le réseau de zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville s'organise pour créer des liens spatiaux avec les complexes portuaires de la dorsale. Les ports fluviaux de Hô Chi Minh Ville, atteignant déjà leur niveau de saturation, sont handicapés par une localisation géographique contraignante. Privés d'accès direct à la mer, ces ports, construits le long de la rivière de Saigon, ont une capacité d'accueil limitée, qui n'est plus en mesure de répondre aux demandes contemporaines de la région.

En effet, le développement des zones industrielles à partir des années 1990 se tourne vers de nouveaux territoires plus facilement accessibles depuis les nouveaux ports maritimes de la région. Une localisation le long de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa et de la route nationale n° 51 permet aux zones industrielles de la région d'être facilement reliées aux complexes portuaires de Cat Lai (district 2, Hô Chi Minh Ville), de Go Dâu (district de Long Thanh, Đông Nai), de Thi Vai-Cai Mep (district de Tân Thanh, Ba Ria Vung Tau) de Vung Tau (Ba Ria Vung Tau). Grâce à une connexion directe aux grandes infrastructures routières et portuaires, l'implantation de zones industrielles permet de densifier les réseaux de transport locaux, avec la construction de nouvelles routes secondaires et d'entrepôts, et de moderniser des tronçons préexistants.

Deuxièmement, l'évolution des politiques d'industrialisation du Vietnam représente un facteur déterminant de l'organisation spatiale et sectorielle de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville. Pendant la période 1986-1991, l'industrialisation du Vietnam s'appuie à la fois sur un développement en continu d'industries lourdes et extractives, devenant de moins en moins compétitives, et sur l'émergence de secteurs manufacturiers destinés à l'exportation²⁵⁹. Considéré comme un laboratoire de l'ouverture économique du Vietnam, la région de Hô Chi Minh Ville a connu la création de trois zones franches industrielles : Tân Thuận en 1991, Linh Trung I en 1992 et Linh Trung II en 1997. Ces trois zones franches, situées dans les districts de l'est de la métropole, constituent le cœur de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville.

²⁵⁸ Futaba, Ishizuka, « Economic Integration and Changes in Industrial Location in Vietnam », in I. Kuroiwa, dir., *Spatial Statistics and Industrial Location in CLMV: an Interim Report*, Chiba, Ide-Jetro, 2010, p. 1-30.

²⁵⁹ Nguyễn, Thi Tuê Anh, Luu, Minh Đức et Trinh, Đức Chiêu, *The Evolution of Vietnamese Industry*, Helsinki, Uni-Wider, coll. « WIDER Working Papers », 19, 2014, p. 2 et 5.

Avec l'élaboration d'une nouvelle politique industrielle à la suite du VII^e Congrès du Parti en 1996²⁶⁰, l'industrialisation du Vietnam a connu un tournant déterminant. La naissance du fameux slogan « industrialisation et modernisation » définit l'industrie comme la première force motrice de modernisation du pays à partir de cette période. Correspondant à une intégration internationale croissante, la « modernisation » que définit cette nouvelle ligne directrice encourage le développement de nouveaux secteurs manufacturiers modernes et exportateurs²⁶¹. Les investisseurs nationaux et étrangers se sont lancés dans la construction des premières usines spécialisées dans la fabrication de vêtements, de biens de consommation et de petits électroménagers. À partir de 1995, on peut en effet observer deux mouvements qui restructurent le territoire industriel de la région de Hô Chi Minh Ville.

Premièrement, il s'agit d'une réorientation fonctionnelle dans le développement des zones industrielles. La nouvelle politique industrielle implique non seulement l'abandon de la stratégie de développement de zones franches, mais aussi un renforcement du cadre juridique encadrant la création de nouvelles zones industrielles²⁶², destinées à la fois à l'exportation et au marché national. Mise à part la création de Linh Trung II en 1997, qui est un projet d'extension de la zone franche de Linh Trung I, toutes les zones industrielles développées à partir de 1996 dans la région de Hô Chi Minh Ville font partie de cette nouvelle vague d'industrialisation.

La création accélérée et généralisée de zones industrielles représente le deuxième mouvement qui restructure le territoire industriel de la région de Hô Chi Minh Ville. Parmi les 89 zones industrielles des quatre provinces les plus développées de la région de Hô Chi Minh Ville, seulement sept zones ont été créées avant 1996²⁶³. À partir de ces dynamiques spatiales, le développement des zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville s'amorce véritablement à partir de la mise en place de la nouvelle politique industrielle de 1996.

²⁶⁰ Si la promulgation officielle de la nouvelle politique industrielle fait suite au VII^e Congrès du Parti, l'intention d'accélérer la modernisation du pays par une réorientation de l'industrie nationale a été formulée dès 1994, lors du VII^e Plénum du comité central du Parti. De fait, certaines réorientations, notamment en matière de développement de zones industrielles, ont été élaborées avant 1996.

²⁶¹ Ishida, Akie, « Institutional Framework for Industrialization of Vietnam », in Đ. L. Vo et A. Ishida, dir., *Industrialization and Modernization in Vietnam toward 2000*, Tokyo, Publications of Institute of Developing Economies, 39, p. 173 et 174.

²⁶² Décret 192/CP/1994, Décret du gouvernement du Vietnam sur la promulgation du mécanisme de gestion des zones industrielles.

²⁶³ Ces Informations ont été recueillies auprès des comités de gestion des zones industrielles des quatre provinces étudiées. Parmi les 61 zones industrielles de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville, 6 zones ont été créées avant 1996. Hô Chi Minh Ville possède 2 zones franches (Tân Thuận et Linh Trung 1) alors que Binh Duong et Dong Nai possèdent respectivement 2 (Binh Duong et Song Thân 1) et 3 (Biên Hoa 1, Biên Hoa 2 et Amata) zones industrielles « classiques » avant 1996.

Dans le cadre de la ligne directrice de « modernisation et industrialisation », la restructuration des acteurs du développement industriel a contribué à la reconfiguration de l'appareil productif de la région de Hô Chi Minh Ville. À côté de la dissolution de nombreuses entreprises d'État, le secteur public vietnamien connaît également l'émergence de certaines grandes compagnies dotées de capacités importantes de financement et d'investissement²⁶⁴.

Les plus grands promoteurs publics de zones industrielles, sous tutelle des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville, comme Becamex, Sonadezi ou Tin Nghia, connaissent un développement fulgurant durant cette période. Bénéficiant des effets positifs de ces réformes et des subventions en provenance des provinces, ces sociétés publiques jouent un rôle important dans la création du vaste réseau de zones industrielles de la région. Ainsi ces trois grandes sociétés publiques prennent-elles en charge le développement de 16 des 59 zones industrielles de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville²⁶⁵.

À partir du X^e et du XI^e Congrès du Parti en 2006 et en 2011, l'État considère l'intégration mondiale de l'industrie nationale comme un des objectifs fondamentaux de l'industrialisation vietnamienne²⁶⁶. Inscrite dans le « programme de développement de l'industrie du Vietnam jusqu'en 2020 avec des visions pour 2030 »²⁶⁷, la promotion de l'exportation et l'orientation vers les secteurs des nouvelles technologies sont considérées comme deux des objectifs fondamentaux de l'industrialisation du Vietnam à partir de 2010. Jouant son rôle de fer de lance de l'industrialisation vietnamienne, la région de Hô Chi Minh Ville a connu la création des premières zones dédiées aux nouvelles technologies²⁶⁸. En conclusion, l'évolution du territoire industriel de la région de Hô Chi Minh Ville trouve son origine dans les étapes fondamentales de la formulation des stratégies d'industrialisation du pays durant ces trois dernières décennies (**carte 10 et tableau 3**).

²⁶⁴ Ishizuka, Futaba, *Economic Restructuring and Regional Distribution of Enterprises in Vietnam*, Bangkok, Ide-Jetro, coll. « Ide-Jetro Discussion Papers », 293, 2011, 32 p.

²⁶⁵ Ces Informations ont été recueillies auprès des comités de gestion des zones industrielles des quatre provinces étudiées.

²⁶⁶ Ha, Thi Hồng Vân, « Industrial Readjustment in Vietnam: Special Focus on the New 10 Year Socio-Economic Development Strategy for 2011-2020 », in Y. Ueki et T. Bhongmakapat, dir., *Industrial Readjustment in the Mekong River Basin Countries: toward the AEC*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 182.

²⁶⁷ Décision 880/TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement de l'industrie du Vietnam jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

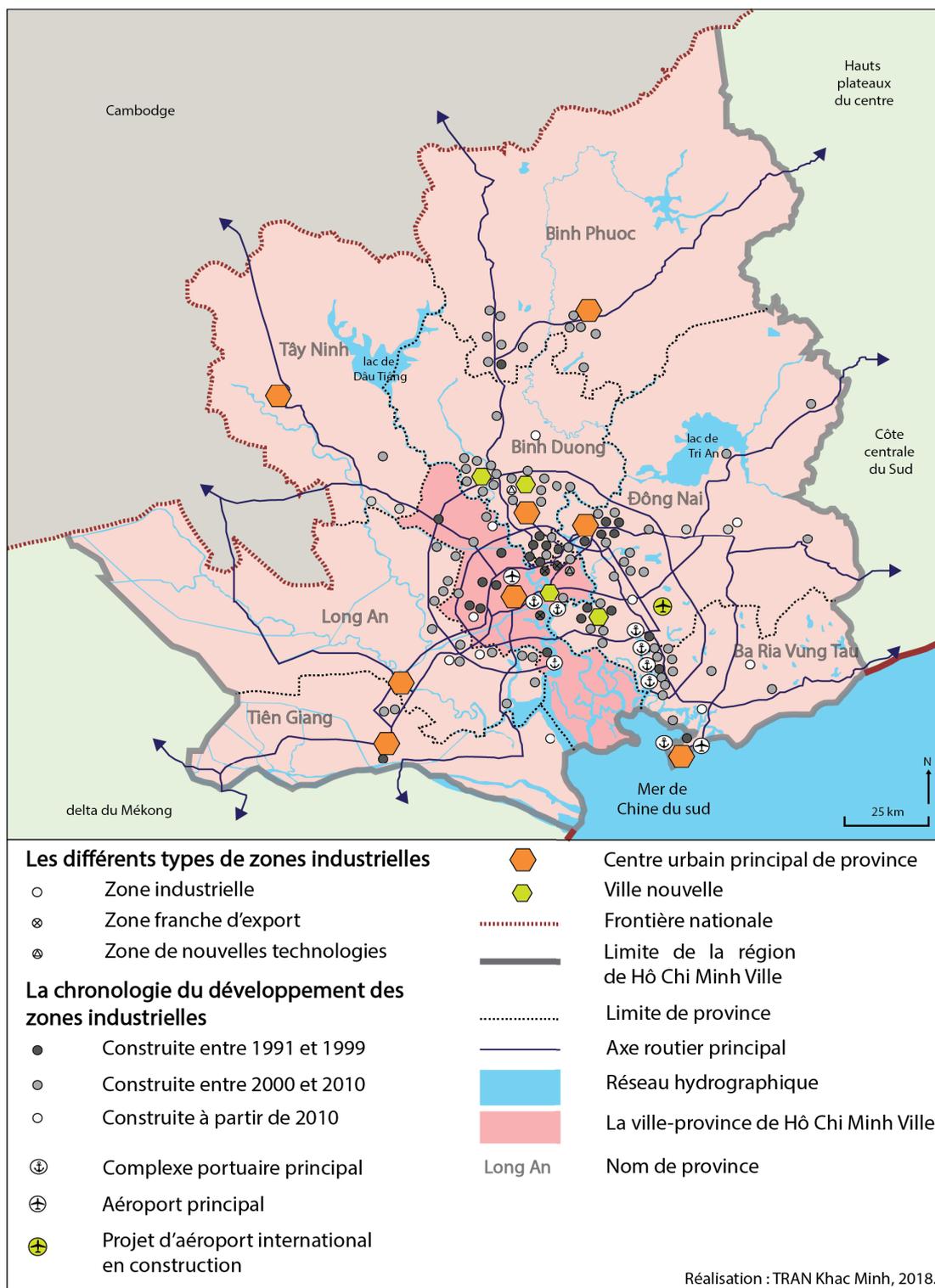
²⁶⁸ En 2017, la région de Hô Chi Minh Ville compte trois projets de zones de nouvelles technologies : la zone de nouvelles technologies du district 9 (créée en 2002), la zone mixte tertiaire et de nouvelles technologies Mapletree de Binh Duong (créée en 2010) le projet de la future zone de nouvelles technologies de Long Thanh de Đông Nai (en cours de planification).

Tableau 3. L'évolution de la stratégie d'industrialisation du Vietnam à partir des réformes du *Đôì Moi* et ses conséquences sur la dorsale urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville

Période	Politique nationale	Industrialisation de la région de Hô Chi Minh Ville	Développement de zones industrielles dans la région de Hô Chi Minh Ville
1987-1995	Transition entre l'économie de planification socialiste et l'économie de marché	Développement expérimental de modes de production industrielle centralisée et mondialisée (zones industrielles et zones franches)	Création 7 zones industrielles et zones franches, situées au centre de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville
1996-2006	Politique d'« industrialisation et modernisation » avec la promotion d'industries manufacturières mondialisées et les prémisses des secteurs des nouvelles technologies	Développement généralisé et accéléré des zones industrielles Redéfinition des priorités de l'industrialisation avec la promotion de zones industrielles de type classique dont la production est destinée à la fois à l'exportation et au marché national	Création de 86 zones industrielles et de zones de nouvelles technologies dans les quatre provinces les plus développées de la région de Hô Chi Minh Ville, dont 58 zones situées dans la dorsale de la région
À partir de 2006	Continuité de la politique d'« industrialisation et modernisation » avec de nouvelles priorités données aux secteurs des nouvelles technologies, à la modernisation des zones industrielles préexistantes et à l'intégration mondiale de l'industrie nationale	Continuité de la création généralisée sur le territoire de zones industrielles, notamment dans les provinces émergentes de Đông Nai, Binh Duong et Ba Ria Vung Tau Création des premières zones de nouvelles technologies et promotion des secteurs à haute valeur ajoutée tout en limitant l'implantation d'industries utilisant de la main-d'œuvre peu qualifiée	

Source : Ministère de l'Industrie et du commerce, <http://www.moit.gov.vn/>, consulté le 23/02/2018 ; Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* (Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques), Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, 42 p ; Ha, Thi Hồng Vân, « Industrial readjustment in Vietnam : special focus on the new 10 year socio-economic development strategy for 2011-2020 », in Y. Ueki et T. Bhongmakapat, dir., *Industrial readjustment in the Mekong river basin countries: toward the AEC*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 163-204 ; Ishida, Akie, « Institutional framework for industrialization of Vietnam », in Đ. L. Vo et A. Ishida, dir., *Industrialization and Modernization in Vietnam toward 2000*, Tokyo, Publications of Institute of Developing Economies, 39, p. 171-198

Carte 10. Le développement des zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville à partir de 1987



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 69 ; Comité de gestion des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville : <http://hepza.hochiminhcity.gov.vn/> ; Comité de gestion des zones industrielles de Binh Duong : <http://kcn.binhduong.gov.vn/> ; Comité de gestion des zones industrielles de Đông Nai : <http://diza.dongnai.gov.vn/> ; Comité de gestion des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau : <http://banqlkcn.baria-vungtau.gov.vn/>.

2. La structuration d'un réseau régional d'infrastructures au service du développement urbano-industriel des périphéries métropolitaines

Dans le contexte de libéralisation économique depuis le *Đôì Moi*, l'État vietnamien présente la construction régionale comme l'un des meilleurs outils pour mettre le développement économique au service de l'équilibrage territorial²⁶⁹. Inscrite dans cette stratégie, la région de Hô Chi Minh Ville connaît le développement d'un vaste réseau d'infrastructures, spatialement centralisé autour de sa dorsale industrielle. Ce réseau d'infrastructures permet d'abord d'améliorer les liens d'échanges et de coopérations interprovinciales, notamment entre la métropole de Hô Chi Minh Ville et les centres urbains secondaires. À une échelle plus locale, les infrastructures de logistique et de transport assurent l'interconnexion entre les zones industrielles, les bassins de main-d'œuvre et les complexes portuaires de la région.

Le développement du réseau d'infrastructures de la région de Hô Chi Minh Ville témoigne des trois principales orientations spatiales de la stratégie nationale²⁷⁰. Premièrement, le réseau d'infrastructures est spatialement centralisé autour des grands centres économiques du pays (dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville, la région de Hanoi-Haiphong et l'agglomération urbaine Huê-Danang). Deuxièmement, la région de Hô Chi Minh Ville joue le rôle de nœud méridional du réseau de transport terrestre national, avec la centralisation des routes nationales et des lignes ferrées nord-sud. Troisièmement, la construction des infrastructures au service de l'intégration internationale, comme les ports et les aéroports de cette région urbaine, témoigne de la dernière orientation spatiale de la stratégie nationale.

Dans un contexte national de mobilisation d'investissements, le développement d'infrastructures de la région de Hô Chi Minh Ville se réalise à partir de trois sources de financement²⁷¹. Alors que les aides publiques au développement et les aides internationales requièrent des contreparties contraignantes, les investissements dans le cadre de joint-ventures et les projets de type BOT sont considérés comme les deux meilleures modalités de financement et sont désormais les plus utilisés. La construction du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville est cofinancée par l'État central, la municipalité et les acteurs internationaux, comme la Banque asiatique de développement. La province de Binh Duong

²⁶⁹ Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Viêt-nam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 67-85.

²⁷⁰ Lê, Ngoc Hoan, « Développement des infrastructures de transports et de communications. Projets prioritaires », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 907.

²⁷¹ Luu, Van Đat, « Investissements étrangers en B.O.T », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 870.

et la société Becamex ont participé au financement des projets de modernisation de la route nationale n° 13 dans les années 1990 et 2000.

Le développement des infrastructures de la région de Hồ Chí Minh Ville vise en premier plan à résoudre les problèmes concernant le transport individuel de ses habitants. Les plus graves problèmes de congestion se trouvent à Hồ Chí Minh Ville, qui possède plus de 7,4 millions de véhicules à deux roues en 2015²⁷², contre environ 4 millions en 2008²⁷³. De plus, le nombre de véhicules possédés par les migrants, difficilement quantifiable, et la très forte croissance des voitures individuelles contribuent à aggraver des problèmes de congestion préexistants. Alors que les réseaux intra-urbains sont constamment congestionnés à cause d'une circulation dense et régulière de deux-roues, certains axes autoroutiers en direction des pôles industriels et des ports majeurs sont de plus en plus saturés par la circulation de poids lourds.

Malgré des scénarios de développement assombris par ces problèmes, le réseau de transport terrestre de cette région métropolitaine s'élargit et se modernise rapidement depuis les années 1980 (**carte 11**). La région de Hồ Chí Minh Ville se voit attribuer des plus grands projets d'infrastructures du pays grâce à son importance économique²⁷⁴. Parmi les 12 routes nationales qui structurent le réseau de transport terrestre de cette région, cinq (routes nationales n° 1, n° 13, n° 22, n° 50 et n° 51) sont spatialement centrées sur la dorsale industrielle de Hồ Chí Minh Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau²⁷⁵.

À part la route nationale Nord-Sud n° 1, la n° 50 est la seule qui relie la région de Hồ Chí Minh Ville au delta du Mékong. Le reste du réseau de routes nationales s'oriente vers deux directions principales : vers la frontière cambodgienne au nord (n° 13, n° 22, n° 62) et en direction de l'est vers le centre du pays (n° 1, n° 14, n° 20, n° 51, n° 55 et n° 56). L'orientation spatiale du réseau routier régional permet d'améliorer l'interconnexion entre les zones industrielles et les bassins de matières premières du delta du Mékong (d'où proviennent entre autres le riz, les fruits et les produits agricoles) et les Hauts Plateaux du Centre (d'où provient le caoutchouc et de nombreuses plantations d'hévéas, café et les

²⁷² Département du Transport de Hồ Chí Minh Ville, <http://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn> ; Ngọc Ân, « TP.HCM có hơn 8,5 triệu xe máy, cao nhất nước » [Hồ Chí Minh Ville a le plus grand nombre de motos, soit 8,5 millions de véhicules], *Tuổi Trẻ Online*, 05/01/2016.

²⁷³ Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 331.

²⁷⁴ Lê, Ngọc Hoan, « Développement des infrastructures de transports et de communications. Projets prioritaires », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 907.

²⁷⁵ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 69.

minerais divers). Les zones industrielles sont ensuite reliées par un réseau de routes urbaines et périphériques aux ports de la région, qui se concentrent essentiellement au sud-est de sa dorsale industrielle.

Depuis les années 2000, l'État met l'accent sur la construction de nouvelles autoroutes. La région de Hô Chi Minh Ville, confrontée à une croissance urbaine et démographique soutenue, connaît la mise en œuvre de multiples stratégies de modernisation destinées à son réseau de communication²⁷⁶. Au premier plan, la construction des deux autoroutes de Trung Luong et de Long Thanh-Dâu Giây a permis d'améliorer les liens entre Hô Chi Minh Ville, le delta du Mékong et les provinces de la Côte centrale du Sud. À un second plan, le réseau préexistant, à côté des projets de modernisation des routes nationales, s'est considérablement densifié avec la construction en cours des deuxième et troisième périphériques régionaux.

Inscrites dans ce processus de modernisation, les provinces de Binh Duong et de Ba Ria Vung Tau ont aussi respectivement procédé à la modernisation leurs portions des routes nationales n° 13 et n° 51 à partir à la fin des années 2000. Quant aux réseaux intra-urbains, la métropole de Hô Chi Minh Ville a lancé un programme ambitieux destiné à développer un réseau de transport en commun performant. La construction des réseaux de MRT (mass rapid transport) et de BRT (bus rapid transport) doit permettre à la capitale économique du Vietnam à la fois de résoudre ses problèmes de congestion et de donner l'image d'une métropole moderne et intégrée au réseau urbain d'Asie²⁷⁷.

Élaboré en 2007, et ajusté en 2013²⁷⁸ dans le cadre du programme du secteur du transport de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020, ce réseau comporte 216 km de ligne de MRT et environ 100 km de ligne de BRT²⁷⁹. La construction de la ligne 1 de MRT reliant le centre-ville aux districts orientaux de la ville contribue à améliorer la capacité d'acheminement des passagers de la route nationale n° 52. La synergie entre les routes nationales et les infrastructures de transport en commun en construction permettra de renforcer le réseau d'infrastructures de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville.

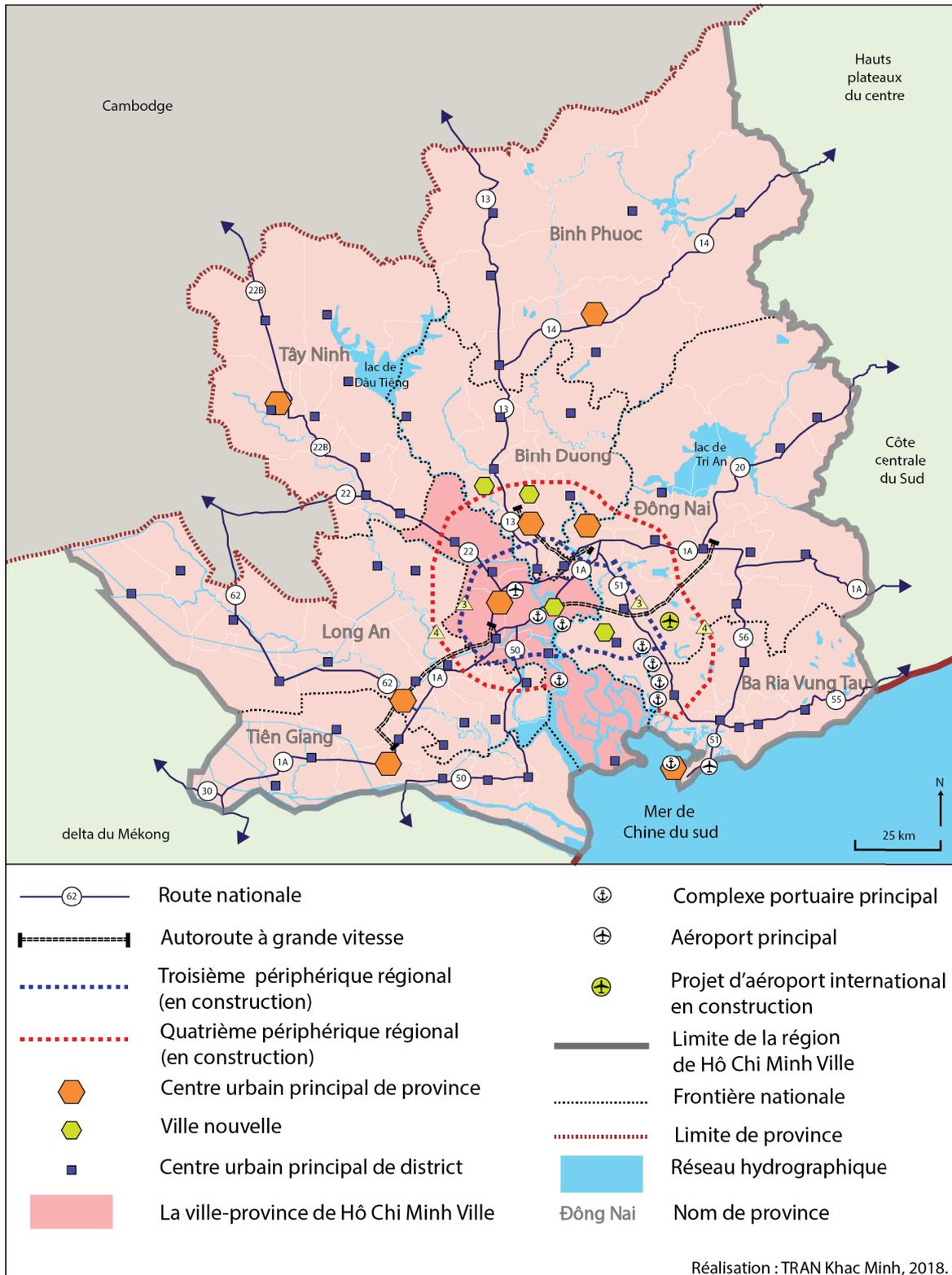
²⁷⁶ Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 364.

²⁷⁷ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 1, 2014, p. 3.

²⁷⁸ Décision 568/QĐ-TTg/2013, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation de la révision du programme de développement du secteur de transport de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

²⁷⁹ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 1, 2014, p. 4.

Carte 11. Le réseau d'infrastructures de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 69 ; Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area », in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 322-376.

Tableau 4. Les caractéristiques principales des groupes de ports maritimes dans la dorsale urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville

Province	Groupement de complexes portuaires	Capacité d'accueil maximale	Orientation de développement
Hô Chi Minh Ville	Les complexes portuaires de Cat Lai	Navires de 30 000 DWT	Modernisation et connexion avec les zones industrielles de Cat Lat 1 et 2
	Les complexes portuaires de Hiệp Phuoc	Navires de 50 000 DWT	Connexion avec les zones industrielles de Hiệp Phuoc et de Tân Thuân
	Les ports du centre-ville de Hô Chi Minh Ville	Navire de moins de 20 000 DWT	Délocalisation progressive vers les complexes portuaires en périphérie
Binh Duong	Le port multifonctionnel de Binh Duong	Navires de 5000 DWT	Connexion des zones industrielles des districts méridionaux de la province
Đông Nai	Les complexes portuaires sur la rivière de Đông Nai	Navires de 5000 DWT	Connexion avec les zones industrielles des districts 9 et de Thu Đức (Hô Chi Minh Ville) et avec celles de Biên Hoa
	Les complexes portuaires du district de Nhon Trach (sur la rivière de Soai Rap)	Navires de 25 000 DWT	Connexion avec la ville nouvelle industrielle de Nhon Trach et les complexes portuaires de Cat Lat (Hô Chi Minh Ville)
	Les complexes portuaires sur la rivière de Thi Vai	Navires de 30 000 DWT	Connexion avec les complexes portuaires de Cai Mep-Thi Vai (province de Ba Ria Vung Tau)
Ba Ria Vung Tau	Les complexes portuaires de Cai Mep-Thi Vai	Navires de 110 000 DWT	Terminaux internationaux de catégorie IA à l'importation nationale
	Les terminaux pétroliers de la ville de Vung Tau	Navires de 10 000 DWT	Rôle des premiers terminaux pétroliers de la province ; connexion avec les complexes portuaires de Cai Mep-Thi Vai ; préparation pour la construction des terminaux pétroliers de Long Son (capacité d'accueil de 100 000 DWT)

Source : Saigon New Port Corporation, <http://saigonnewport.com.vn/>, consulté le 24/02/2018 ; Saigon Port Joint Stock Company, <http://www.csg.com.vn/>, consulté le 24/02/2018 ; Tan Cang-Cai Mep International Terminal, <https://tcit.com.vn/>, consulté le 24/02/2018 ; Décision 1943/QĐ-BFTVT/2016, Décision du ministère du Transport du Vietnam sur la publication de la liste des ports maritimes du Vietnam en 2016 ; Décision 1037/QĐ-TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement du secteur portuaire du Vietnam jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

Enfin, l'organisation du réseau de transport routier préexistant et l'orientation spatiale des nouveaux projets ne contribuent qu'à renforcer la centralité urbano-industrielle de la dorsale industrielle Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau. Les infrastructures modernes jouent un rôle fondamental dans l'émergence des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Le développement de nouvelles infrastructures doit permettre aux districts périphériques d'attirer les promoteurs de zones industrielles et de projets immobiliers.

En parallèle d'une transformation rapide du réseau de transport régional, l'élargissement et la modernisation du secteur portuaire et aéroportuaire contribuent directement à accélérer l'émergence des périphéries urbaines. En 2016, les quatre provinces étudiées polarisent 96 des 425 ports maritimes du Vietnam²⁸⁰ (**tableau 4**), dont 42 à Hô Chi Minh Ville, 39 à Ba Ria Vung Tau, 14 à Đông Nai et un à Binh Duong. Le secteur de la métropole de Hô Chi Minh Ville, considéré comme le plus ancien et polarisant le nombre le plus important de ports, se heurte à des problèmes de saturation de sa capacité d'accueil, de congestion et de pollution. En effet, le développement du secteur portuaire régional s'appuie désormais sur la province de Ba Ria Vung Tau. Sa stratégie de développement consiste d'une part à relocaliser les ports de Saigon en dehors de la ville, d'autre part à développer de nouveaux complexes portuaires modernes à Ba Ria Vung Tau²⁸¹.

Selon le programme national de développement du secteur portuaire²⁸², le complexe portuaire de Cai Mep-Thi Vai de Ba Ria Vung Tau, classé catégorie IA²⁸³, est considéré comme le terminal international de l'ensemble du Sud du Vietnam. En parallèle, cette province a lancé également le projet de construction du terminal pétrolier Long Son comme un moyen pour moderniser son secteur pétrochimique.

Inscrit dans une logique de modernisation du réseau d'infrastructures régional, le développement du secteur aéroportuaire se traduit par deux projets qui sont en concurrence

²⁸⁰ Décision 1943/QĐ-BFTVT/2016, Décision du ministère du Transport du Vietnam sur la publication de la liste des ports maritimes du Vietnam en 2016.

²⁸¹ Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 351 et 352.

²⁸² Décision 1037/QĐ-TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement révisé du réseau de ports maritimes du Vietnam jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

²⁸³ Le système de classement des ports du Vietnam se subdivise en quatre catégories. La catégorie IA est destinée aux terminaux portuaires internationaux (le pays en compte seulement trois en 2016), la catégorie I est attribuée aux ports à importance régionale, notamment ceux des régions économiques clés. Les deux dernières catégories sont attribuées aux ports à importance provinciale, municipale et locale.

depuis les années 2000. Alors que la modernisation de l'aéroport de Tân Sơn Nhất (Hô Chi Minh Ville), jugé porteur d'une vision à court terme, représente une solution économiquement fiable, le projet ambitieux du nouvel aéroport international de Long Thanh (Đông Nai) a suscité plusieurs débats sur sa fiabilité économique et fonctionnelle. Sera-t-il possible pour le futur aéroport de concurrencer Tân Sơn Nhất ? Comment la région parviendra-t-elle à résoudre les problèmes de liaison entre Long Thanh et d'autres centres urbains, alors que les axes routiers se heurtent pour l'heure à de multiples problèmes de congestion ?

Une industrialisation accélérée et un réseau d'infrastructures développé représentent deux conditions nécessaires pour la création des premiers *clusters* de la région de Hô Chi Minh Ville²⁸⁴. Faute de stratégies concrètes, la création des *clusters* industriels se réalise sous des formes primitives comme les phénomènes d'agglomération de certaines industries dans les plus grandes villes du pays²⁸⁵. Le développement des *clusters* industriels s'inscrit de manière indirecte dans les politiques de développement de chaque province ainsi que dans les schémas directeurs de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville de 2008 et 2018. Selon ces documents, le territoire industriel de la région comportera six zones d'agglomération industrielles qui se spécialisent en différents groupes d'industries²⁸⁶. Selon cette stratégie, les provinces étudiées polarisent quatre zones d'agglomération industrielles.

En réalité, le développement industriel de ces territoires se caractérise par une homogénéité sectorielle marquée par une prédominance des filières manufacturières légères à utilisation de main-d'œuvre peu qualifiée. L'absence d'orientations de spécialisation est aussi aggravée par un développement lent et territorialement inégal des industries de nouvelles technologies.

À part les dynamiques d'urbanisation spontanée autour des zones industrielles, l'émergence des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville se traduit par la création de villes nouvelles et de multiples projets immobiliers. Ceux-ci sont (peuvent être considérés comme un mode de développement entremêlant promotion foncière et immobilière, industrialisation et volonté publique. Les villes nouvelles et les zones urbaines

²⁸⁴ Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 322-376.

²⁸⁵ Pham, Thi Thanh Hồng et Nguyễn, Binh Giang, « Industrial Clustering Policy and Economic Restructuring in Vietnam », in *Proceedings of the International Conference on Enterprises Challenges: How to Overcome Economic Crisis*, Hanoi, Hanoi University of Science and Technology, 2012, p. 252-261.

²⁸⁶ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 144.

nouvelles deviennent des relais entre les zones industrielles, les complexes portuaires et les axes routiers régionaux. Depuis les années 2000, la région de Hô Chi Minh Ville a connu la construction de quatre villes nouvelles et de nombreux projets immobiliers qui participent à redéfinir les périphéries métropolitaines.

Sous l'effet d'une industrialisation accélérée à partir des réformes du *Đôì Moi*, la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville a connu l'émergence d'une véritable dorsale industrielle intégrée à la mondialisation. Ce territoire industriel, centré sur les quatre provinces les plus développées de cette région, se caractérise non seulement par un dynamisme économique remarquable, mais aussi par des modes de développement territorialement inégaux et peu équilibrés. D'une configuration hypercentralisée du réseau d'infrastructures régional à un secteur secondaire dominé par les filières légères, la dorsale industrielle Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau représente un territoire à part du développement vietnamien. Entretenant des relations d'interdépendance, les quatre provinces les plus développées de cette région urbaine se caractérisent par des situations géographiques et politico-économiques distinctes, ce qui a conduit à une diversification de leurs trajectoires de développement.

Chapitre III

Le développement urbano-industriel de Hô Chi Minh Ville et des pôles émergents

Dans le contexte fédérateur d'un développement économique accéléré à partir des réformes du *Đôì Moi*, la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, industrialisée et ouverte à la mondialisation, devient le fer de lance de l'économie vietnamienne. Sous l'effet d'une industrialisation territorialement sélective, les provinces de cette région urbaine connaissent des trajectoires d'émergence différentes au niveau de leur ampleur, de leurs dynamiques spatiales et de leur calendrier de développement. Ce chapitre consiste à présenter de manière individuelle les quatre provinces étudiées qui incarnent trois cas d'études différents.

En premier lieu, la métropole de Hô Chi Minh Ville marque le début de l'industrialisation du Sud-Vietnam au début des années 1990 avec la création des premières zones franches et zones industrielles. Ensuite, les provinces voisines de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau s'engagent à leur tour à partir de la fin des années 1990, en suivant l'exemple de la métropole de Hô Chi Minh Ville, dans ce processus d'industrialisation, en initiant un développement généralisé de zones industrielles. À partir des années 2000, la région a connu un tournant fondamental avec l'émergence de la province de Binh Duong, dont l'industrialisation s'est caractérisée par une rapidité et une ampleur remarquables. Les processus de développement de ces quatre provinces économiquement avancées représentent un transect historique de l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville à partir des réformes du *Đôì Moi*.

Actuellement, ces quatre provinces entrent dans une nouvelle étape de leur développement, avec l'introduction des premières fonctions métropolitaines. D'une part, la province de Hô Chi Minh Ville s'engage résolument dans le développement du tertiaire supérieur et de leurs fonctions de commandement, tout en diminuant le poids des secteurs manufacturiers légers. Quant à Binh Duong, sa stratégie de développement s'appuie à la fois sur l'élargissement du secteur industriel provincial et sur l'introduction de nouvelles activités tertiaires et de nouvelles technologies. D'autre part, les provinces industrielles de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau semblent positionner l'industrie manufacturière à vocation exportatrice au cœur de leur stratégie économique. En conséquence, l'émergence de

l'ensemble de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise par une mosaïque de situations de développement, conduites par différentes stratégies d'industrialisation et d'urbanisation.

La diversité des situations de développement est également liée à leurs particularités politiques et relationnelles, et à leur statut au sein de la hiérarchie administrative vietnamienne. Alors que la municipalité spéciale de Hô Chi Minh Ville s'est dotée d'une autonomie économique et décisionnelle solide, comment ses provinces voisines entretiennent-elles des relations d'interdépendance avec l'État central ? On s'interrogera également sur la confrontation Nord-Sud à travers le rôle de contrepoids politique de Hô Chi Minh Ville face à l'État central installé à Hanoi. Enfin, la province de Binh Duong, industrialisée et récemment entrée dans la métropolisation, est-elle une province propice pour des dirigeants du Parti ayant l'intention de bâtir une carrière politique ?

I. La métropole de Hô Chi Minh Ville et son rayonnement national au cœur de la construction de la plus grande région urbano-industrielle du Vietnam

En poursuivant le fil de notre questionnement scientifique, nous constatons que le développement de la capitale économique du Vietnam s'appuie sur trois particularités. Celle-ci a tout d'abord un rôle propre en tant que deuxième centre politique du pays derrière Hanoi. Ensuite, une industrialisation rapide et tournée vers l'international constitue le moteur principal de l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville. Enfin, la région entre aujourd'hui dans un processus accéléré de métropolisation par l'introduction de nouvelles formes urbaines mondialisées, de fonctions de commandement régional et à travers la structuration d'un réseau d'infrastructures d'envergure tournée vers l'international.

1. L'autonomie décisionnelle et le dynamisme politique de Hô Chi Minh Ville

Dans un contexte de modernisation à partir des réformes du *Đôì Moi*, le système politique vietnamien évolue au rythme de l'ouverture économique du pays, avec l'application de nouvelles logiques libérales²⁸⁷. Au centre de la libéralisation du pays, Hô Chi Minh Ville devient un théâtre de confrontations entre les courants conservateurs et réformistes au sein du Parti. Loin d'être synonyme d'un processus de démocratisation, les courants politiques, en permanente confrontation, cherchent toujours à polariser les pouvoirs décisionnels au

²⁸⁷ Schoukroune, Leïla, « Droit et économie dans le Vietnam du "*Đoi Moi*" : l'insertion à la globalisation par l'État de droit », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 2004, 56, p. 894.

profit du Parti²⁸⁸. Depuis ces 30 années d'ouverture du pays, la séparation entre le pouvoir exécutif et le pouvoir politique ne s'est jamais inscrite dans la ligne politique du Parti communiste vietnamien.

Dans le contexte d'un renforcement continu du Parti, les dirigeants construisent leur ancrage territorial comme condition fondamentale pour avancer dans leurs carrières politiques. Inscrite dans une logique d'opportunisme politique, Hô Chi Minh Ville est devenue un fief politique à conquérir pour plusieurs dirigeants notables du Parti. Une carrière politique au sein du Comité populaire ou de la cellule du Parti de Hô Chi Minh Ville représente un levier pour ensuite accéder aux plus hauts échelons du pouvoir. L'ancien Président de l'État Truong Tân Sang²⁸⁹ (2011-2016) était président du Comité populaire de la municipalité entre 1992 et 1996 avant d'être élu secrétaire de la cellule municipale du Parti pour le mandat 1996-2000. Son ascension au sein de l'organisation politique et décisionnelle de la municipalité a beaucoup bénéficié de la croissance économique importante de Hô Chi Minh Ville durant la dernière décennie du XX^e siècle. L'ancien Président de l'État Nguyễn Minh Triết (2011-2016) est également passé à la tête de la cellule du Parti de Hô Chi Minh Ville entre 2000 et 2006.

L'organisation du pouvoir décisionnel vietnamien durant les deux premières décennies du XXI^e siècle se caractérise par l'avènement de dirigeants du Sud à la tête de l'État-Parti. Par exemple, le poste de Premier Ministre²⁹⁰ a été occupé de manière consécutive par Phan Van Khai (1997-2006) et par Nguyễn Tân Dung (2006-2016). Alors que ce premier a passé 5 ans (1985-1989) à la tête de la cellule du Parti de Hô Chi Minh Ville, Nguyễn Tân Dung a incarné une ligne politique résolument libérale, tournée vers le camp occidental et anti-chinois²⁹¹.

Géographiquement éloignée de la capitale politique de Hanoi, Hô Chi Minh Ville se considère également comme une terre d'asile pour les dirigeants disgraciés. La dernière confrontation entre les factions au sein du Parti s'est résolue par la chute de

²⁸⁸ Tréglodé, Benoît de, « Viêt Nam, le Parti, l'armée et le peuple : maintenir l'emprise politique à l'heure de l'ouverture », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 12.

²⁸⁹ Dans cette partie, les informations générales sur la carrière politique des dirigeants notables de Hô Chi Minh Ville sont collectées à partir de deux sources principales : le portail du gouvernement du Vietnam (www.chinhphu.vn) et celui du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville (www.hochiminhcity.gov.vn).

²⁹⁰ Situé à la tête du corps exécutif, le Premier Ministre exerce un pouvoir décisionnel incontestable au sein du gouvernement vietnamien. Le Président de l'État, obligatoirement élu membre du Politburo, contrôle théoriquement les forces armées et représente le pays sur la scène internationale. En général, le poste de Président de l'État, considéré comme un moyen de renforcer la liaison entre le gouvernement et le Parti, ne joue qu'un rôle symbolique dans le domaine décisionnel de l'État vietnamien.

²⁹¹ Bui, Thi Nhung, « Managing Anti-China Nationalism in Vietnam: Evidence from the Media during the 2014 Oil Rig Crisis », *The Pacific Review*, 2016, 30, p. 176 et 178.

Nguyễn Tân Dung face au conservateur dogmatique et prochinois Nguyễn Phú Trọng. Cette défaite a fait tomber en disgrâce plusieurs collaborateurs de l'ancien Premier ministre, y compris les anciens ministres Đinh La Thăng et Nguyễn Thiên Nhân²⁹². Avant de finir en prison pour des charges de corruption et d'abus de pouvoir en janvier 2018, l'ancien ministre du Transport Đinh La Thăng est resté à la tête de la cellule du Parti de Hồ Chí Minh Ville entre février 2016 et mai 2017. Durant cette courte période à la tête de la municipalité de Hồ Chí Minh Ville, Đinh a tenté de protéger son influence politique en lançant plusieurs programmes de réformes dans le domaine du transport et de la planification urbaine, jugés difficilement réalisables.

Quant à l'ancien ministre de l'Éducation et de l'apprentissage Nguyễn Thiên Nhân, sa carrière politique reste relativement stable depuis l'arrivée au pouvoir du conservateur Nguyễn Phú Trọng. Jusqu'ici inconnu des dossiers de corruption, Nguyễn Thiên Nhân semble réussir à incarner une ligne politique « neutre » lui permettant de ne pas directement s'impliquer dans les conflits entre les factions du Parti. Un mandat réussi à Hồ Chí Minh Ville lui permettra-t-il de consolider sa carrière politique pour pouvoir ensuite envisager une nouvelle ascension au sein du Parti ?

Loin d'être une formation politique unie et cohérente dans ses lignes idéologiques, le Parti communiste du Vietnam évolue au rythme des confrontations entre les factions dirigeantes, qui appuient leurs pouvoirs sur des bases idéologiques (libéralisme contre socialisme conservateur), sur des supports institutionnels (par attribution de ministères au sein du gouvernement) ou sur des affiliations territoriales (Nord contre Sud, Hồ Chí Minh Ville contre Hanoi)²⁹³. Hồ Chí Minh Ville devient une étape importante dans la carrière des politiciens vietnamiens. Le dynamisme dont ces jeunes politiciens peuvent faire preuve, stimulé par des ambitions personnelles, conduit au renforcement de l'autonomie économique et décisionnelle de la métropole de Hồ Chí Minh Ville et par la mise en place de stratégies de développement audacieuses.

Avant de décrypter l'autonomie économique et décisionnelle de Hồ Chí Minh Ville, il ne faut pas ignorer le rôle de l'armée dans l'histoire de son développement. Progressivement restructurée à partir des années 1990, l'Armée populaire vietnamienne

²⁹² Durant le mandat de Nguyễn Tân Dung, Đinh La Thăng et Nguyễn Thiên Nhân ont été respectivement ministre du Transport (2011-2016) et ministre de l'Éducation et de l'apprentissage (2006-2010). Considérés par la presse officielle comme des ministres dynamiques et réformateurs, ils ont la réputation d'incarner la nouvelle génération de la classe politique vietnamienne, traditionnellement jugée dogmatique, conservatrice et manquante de compétences intellectuelles.

²⁹³ Kleinen, John, « La comédie de l'État-parti. Le Viêt Nam depuis la réunification », Paris, *Raisons politiques*, 2001, 3, p. 37-54.

s'implique de manière importante dans l'économie nationale²⁹⁴. Les corps d'armée créent non seulement de multiples firmes dotées de nombreuses filiales, mais participent également au développement des zones frontalières et enclavées.

Le VII^e Corps d'armée, dont le quartier général se trouve à Hô Chi Minh Ville, prend en charge la défense de la région du Sud-Est du Vietnam. Mise à part sa réputation militaire construite durant la guerre du Vietnam, ce corps d'armée est également un grand propriétaire foncier public à Hô Chi Minh Ville et dans les provinces de la région. Le Comité populaire de Hô Chi Minh Ville a par exemple dû demander à ce corps d'armée l'autorisation de pouvoir utiliser de vastes surfaces appartenant à l'un de ses camps militaires pour le projet d'élargissement de l'aéroport de Tân Sơn Nhất²⁹⁵. Le VII^e Corps d'armée possède également ses propres structures économiques, avec plusieurs entreprises publiques, qui participent pleinement à l'économie de Hô Chi Minh Ville.

Considérées comme l'échelon de pouvoir décisionnel le plus important au Vietnam, les provinces se développent en fonction à la fois des grandes orientations politico-administratives de l'État-Parti et des dynamiques de l'économie de marché²⁹⁶. En effet, la négociation entre les provinces et l'État central a avant tout comme but d'acquiescer une autonomie budgétaire et économique maximale, tout en remplissant les grands objectifs imposés par le Parti. Avec la décentralisation²⁹⁷, un fossé de développement se creuse entre les provinces industrialisées et dynamiques, et les provinces enclavées ou à prédominance rurale²⁹⁸. Hô Chi Minh Ville — capitale économique et métropole du Sud du pays — représente un exemple remarquable du progrès du pouvoir local dans le contexte de la décentralisation.

²⁹⁴ Hervouet, Gérard et Thayer, Carlyle A., « Armée et Parti au Viêt-Nam : une symbiose au service de l'économie de marché », Québec, *Études internationales*, 2001, 32, p. 344, 345 et 346.

²⁹⁵ Quang Hải, Mai Hoa, « Mượn đất quốc phòng để làm đường vào sân bay Tân Sơn Nhất » [“Emprunter” des terres de l'Armée pour construire de nouvelles routes accédant à l'aéroport de Tân Sơn Nhất], *Tuổi Trẻ Online*, 07/11/2017.

²⁹⁶ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 19.

²⁹⁷ La décentralisation au Vietnam s'appuie sur la promulgation d'une série de textes juridiques permettant aux provinces d'acquiescer plus de compétences décisionnelles dans plusieurs domaines, allant des services urbains aux investissements publics. Afin de saisir les impacts de la décentralisation sur le développement de la région de Hô Chi Minh Ville, l'analyse se centre sur deux des textes parmi les plus importants. Premièrement, le décret 12/2009/NĐ-CP sur les investissements publics attribuant aux provinces un grand pouvoir décisionnel sur les projets d'investissement qui auparavant relevaient de l'État central. Deuxièmement, la loi sur la planification urbaine de 2009, qui permet aux provinces de prendre en charge les zonages et la constructibilité.

²⁹⁸ Vu, Thanh Tu Anh, Lê, Việt Thai, Vo, Tât Thang, *Provincial Extralegal Investment Incentives in the Context of Decentralisation in Viet Nam: Mutually Beneficial or a Race to the Bottom?*, United Nations Development Programme (UNDP), 2007, 30 p.

Percevant plus de 340 000 milliards de dongs (environ 14,97 milliards de dollars) en 2016²⁹⁹, la métropole de Hô Chi Minh Ville était autorisée à garder 23 % de son revenu (soit 78 200 milliards de dongs) avant la promulgation de la Résolution 29. Cette législation, votée en novembre 2016 par l'Assemblée nationale, a contribué à affaiblir de manière considérable l'autonomie budgétaire de la ville-province. Pour la période 2017-2020, la part retenue par la municipalité ne représente plus que 18 % de son revenu annuel³⁰⁰. Face à des contestations venues des dirigeants de la métropole, la querelle budgétaire entre Hô Chi Minh Ville et l'État central s'est résolue par la promulgation de la Résolution 54. Votée par l'Assemblée nationale en novembre 2017, cette résolution attribue un régime budgétaire et gestionnaire spécifique et favorable à la municipalité³⁰¹. Avec cette législation, Hô Chi Minh Ville a réussi à acquérir une autonomie plus importante dans le domaine de la gestion budgétaire et de l'élaboration de stratégies de développement.

De la préfecture spéciale de Saigon de la République du Sud-Vietnam à l'actuelle municipalité spéciale, Hô Chi Minh Ville parvient, par un dynamisme politique et un volontarisme de développement remarquable, à conserver un statut relativement autonome par rapport à l'État central. Cette autonomie économique et décisionnelle permet à la métropole de Hô Chi Minh Ville de pérenniser ses dynamiques de développement. Celles-ci se traduisent non seulement par l'implantation de nouvelles fonctions tertiaires dans la ville-centre, mais aussi par la structuration d'un réseau de zones industrielles et d'infrastructures d'envergure dans les périphéries métropolitaines de Hô Chi Minh Ville.

2. L'émergence des périphéries urbano-industrielles au cœur des dynamiques spatiales du développement de Hô Chi Minh Ville

Le développement des périphéries de la ville-province joue un rôle fondamental dans l'industrialisation de la capitale économique du Vietnam. La contribution des activités industrielles au PIB de la ville-province n'a pas cessé d'augmenter entre 2005 et 2016, passant de 5 à 10,66 milliards de dollars en valeur absolue (**tableau 5**). Néanmoins, on peut observer un ralentissement de l'industrialisation de Hô Chi Minh Ville. Son secteur secondaire représente en part relative 48,12 % du PIB de la ville-province en 2005, 44,14 % en 2008, 37,89 % en 2011, avant de chuter à 24,93 % en 2016.

²⁹⁹ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 59.

³⁰⁰ Résolution 29/QH14/2016, Résolution de l'Assemblée nationale sur la répartition du budget de l'État pour 2017.

³⁰¹ Résolution 54/QH14/2017, Résolution de l'Assemblée nationale sur la mise en place d'un mécanisme spécifique de développement pour Hô Chi Minh Ville.

Cette dynamique illustre le processus de restructuration que connaît l'économie de Hô Chi Minh Ville. Le secteur secondaire, traditionnellement dominé par les industries légères, entre dans une phase de réorientation, avec l'émergence et le développement du secteur des nouvelles technologies³⁰². En parallèle, la ville-province appuie de plus en plus son développement sur des stratégies de tertiarisation. L'implantation de nouvelles fonctions tertiaires dans le centre-ville, la construction de la future ville nouvelle de Thu Thiêm et l'émergence d'un marché immobilier dynamique témoignent de cette réorientation.

Tableau 5. L'importance du secteur industriel et de la construction dans l'économie de Hô Chi Minh Ville et son évolution entre 2005 et 2016.

		2005	2008	2011	2014	2016
PIB	VND (milliard de dong)	165 297	287 513	512 721	812 573	970 371
	USD (milliard de dollars)	10,40	16,43	24,42	37,97	42,75
Contribution du secteur industriel et de la construction	VND (milliard de dong)	79 538	126 900	19 4270	207 380	241 961
	USD (milliard de dollars)	5,00	7,25	9,25	9,69	10,66
Part du secteur dans le PIB		48,12 %	44,14 %	37,89 %	25,52 %	24,93 %

Source : Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2011 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2011, p. 37 ; Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2015 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2015, p. 45 ; Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2015, p. 49.

D'après des sources statistiques officielles³⁰³, Hô Chi Minh Ville représente 12,5 % du montant (soit 42,52 milliards de dollars) et 31,9 % des projets d'investissements directs étrangers (soit 7 655 projets) enregistrés au Vietnam entre 1988 et 2016. Une partie importante des investissements directs étrangers est destinée au secteur secondaire de la ville-province. Jusqu'en 2016, 5,41 milliards de dollars d'investissements directs étrangers ont été versés dans les zones industrielles et les zones franches de Hô Chi Minh Ville,

³⁰² Programme 1309/KH-UBND/2014, Programme du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur la stratégie de développement socio-économique de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025.

³⁰³ Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2015, p. 83.

auxquels s'ajoutent plusieurs milliers de milliards de dongs d'investissements privés. En conséquence de ces investissements, le secteur secondaire non étatique s'est développé rapidement durant ces deux dernières décennies. Le secteur industriel à investissements directs étrangers représente par exemple en moyenne un tiers de la production industrielle brute³⁰⁴ entre 2005 et 2016 (34,89 % en 2005, 37,43 % en 2010 et 33,87 % en 2016).

Employant plus d'un million de travailleurs en 2015³⁰⁵, le secteur manufacturier de Hô Chi Minh Ville s'appuie principalement sur des industries légères comme le textile, l'agro-alimentaire et la fabrication de petits électroménagers. Générant 8,18 milliards de dollars en 2000, les exportations réalisées par cette ville-province sont de l'ordre de 29,33 milliards de dollars en 2016, soit une croissance de 358 % en 15 ans. Malgré des résultats encourageants, l'industrie de la ville-province se caractérise par une dépendance importante envers les importations d'outils de production et de matières premières. Le secteur du commerce connaît en conséquence un déficit important, malgré certaines améliorations ces dernières années. En 2016, les industries des chaussures et des vêtements seules ont par exemple importé plus de trois milliards de dollars de matières premières.

Traversant toutes les phases de l'industrialisation nationale, Hô Chi Minh Ville possède tous les types de zones industrielles développées au Vietnam : zones franches destinées à l'exportation, zones industrielles dites « classiques » et zones de nouvelles technologies. La concentration des zones industrielles dans les districts 2, 9, Thu Duc — qui se trouvent à l'est — et dans les secteurs orientaux du district 7 — qui se situent au sud-est — est révélatrice des tendances spatiales dominantes de l'industrialisation de Hô Chi Minh Ville.

Hébergeant 6 des 19 zones industrielles de Hô Chi Minh Ville, ces districts se considèrent comme le noyau industriel non seulement de la ville-province mais aussi de l'ensemble de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville (**illustration 8**). Premièrement, toutes les zones franches de la région métropolitaine sont construites sur ce territoire. Cela témoigne de la première phase de l'industrialisation vietnamienne, qui

³⁰⁴ Faute de données disponibles dans les annuaires statistiques officiels sur le produit intérieur brut (PIB) généré par le secteur à investissements étrangers, on utilise en effet la Production industrielle brute (Gross industrial output). Selon ses principes de calcul en économie, le PIB du secteur industriel d'un pays ou d'une province correspond à la différence entre sa production industrielle brute et la totalité des coûts intermédiaires. En conséquence, la production industrielle brute d'un territoire est systématiquement supérieure à son produit intérieur brut.

³⁰⁵ D'après des annuaires statistiques publiés par la ville-province, les industries manufacturières privées et ceux à investissements directs étrangers embauchent respectivement 544 000 et 447 000 travailleurs, dont la majorité est composée d'ouvriers à niveau de qualification faible.

s'inscrit dans une stratégie de promotion de l'exportation³⁰⁶. Deuxièmement, l'exemple de la zone industrielle de Cat Lai II (**photo 9**) s'inscrit dans la deuxième période de l'industrialisation vietnamienne. Les nouvelles zones industrielles, dont la production est également destinée au marché national, se développent en se liant aux ceintures urbaines et aux infrastructures routières et portuaires³⁰⁷. Le fonctionnement des zones à l'est de Hô Chi Minh Ville se stabilise à partir du milieu des années 2000. Ces cinq zones industrielles ont un taux de remplissage moyen de 90,9 %, contre une moyenne de 76,9 % pour l'ensemble des zones industrielles de la ville-province en fin 2018³⁰⁸.

Dernièrement, la création de la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville³⁰⁹ en 2002 témoigne d'une nouvelle réorientation dans la politique industrielle municipale (**photo 8**). Non seulement destinée à développer de nouvelles zones industrielles en périphérie, la politique industrielle de la ville-province met également l'accent sur une restructuration sectorielle au profit de nouvelles filières de nouvelles technologies peu polluantes et à utilisation de main-d'œuvre qualifiée³¹⁰.

³⁰⁶ Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* [Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, p. 1.

³⁰⁷ Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 322-376.

³⁰⁸ Comité de gestion des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville (Hepza), « Bảng tỉ lệ lấp đầy của các KCN-KCX TP.HCM » [Taux de remplissage des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville jusqu'au novembre 2015], http://www.hepza.hochiminhcity.gov.vn/web/guest/kcn_kcx-tphcm/bang-gia-dat, consulté le 25/04/2018.

³⁰⁹ La zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville (Saigon Hi-tech Park), située dans le district 9, s'étend sur une superficie de 913 ha, dont 872 sont destinés au développement de filières de nouvelles technologies. Les firmes internationales Nidec (originaire du Japon) et Intel (originaire des États-Unis) y ont par exemple investi plus de 2 milliards de dollars dans la production d'équipements audiovisuels et de matériel informatique. La création de cette zone de nouvelles technologies, ainsi que celle de la zone de technologies informatiques Quang Trung, située au nord-ouest de la ville, témoigne de la réorientation de la stratégie de développement de la métropole de Hô Chi Minh Ville à partir des années 2000.

³¹⁰ Programme 1309/KH-UBND/2014, Programme du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur la stratégie de développement socio-économique de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025.

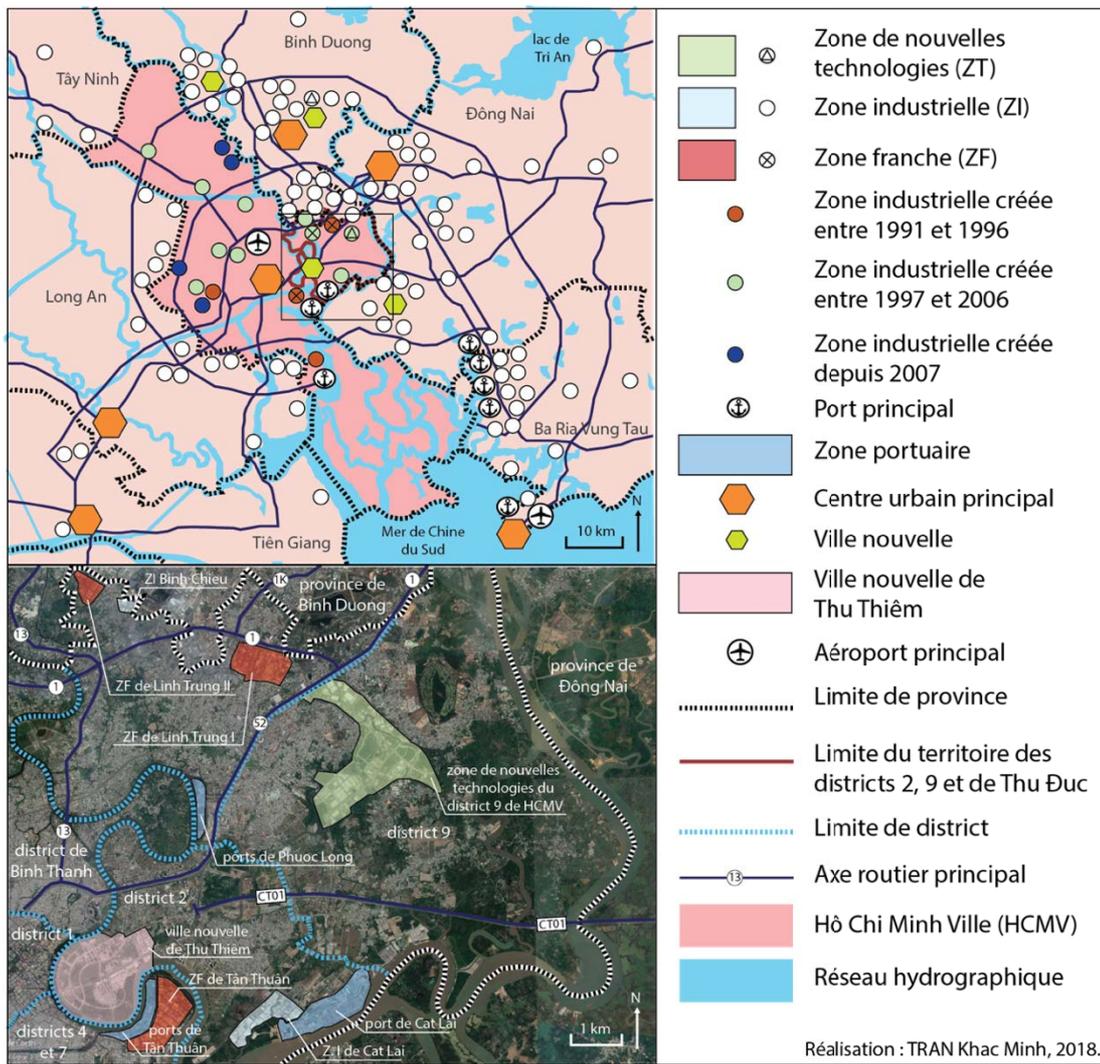
Photo 8. Une usine récemment construite dans la zone de nouvelles technologies du district 9 de Hô Chi Minh Ville (Saigon Hi-tech Park)



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2018.

Dès la fin des années 2000, la ville-province a mis en place un projet visant à élargir la zone de nouvelles technologies du district 9. Le secteur élargi de cette zone industrielle est directement lié au deuxième périphérique régional, menant aux ports de Cat Lai. De nombreuses usines modernes ont été construites dans ce secteur, allant de celle de la firme pharmaceutique française Sanofi au fameux complexe de Samsung (qui compte parmi les plus grandes usines spécialisées en production d'équipements audiovisuels de l'Asie).

Illustration 8. L'industrialisation de Hô Chi Minh Ville et la répartition spatiale de ses zones industrielles



Source : Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, 147 p ; Comité de gestion des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville (Hepza), « Bảng tỉ lệ lấp đầy của các KCN-KCX TP.HCM » [Taux de remplissage des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville jusqu'à novembre 2015], http://www.hepza.hochiminhcity.gov.vn/web/guest/kcn_kcx-tphcm/bang-gia-dat, consulté le 07/05/2018 ; Décision 3368/QĐ-UBND/2007, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur révisé des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025.

Situées à l'est de la ville-province, les zones industrielles des districts 2, 9 et de Thu Đức ne sont pas seulement les plus anciennes mais également les mieux desservies. Les zones industrielles, reliées directement aux axes routiers principaux par un réseau de voirie urbaine dense, se trouvent également à proximité des complexes portuaires principaux de la métropole (ports de Cat Lai, de Tân Thuận et de Long Binh). Malgré des potentiels économiques indiscutables, le développement de ces zones industrielles se heurte à de multiples obstacles. Des problèmes de pollutions, de congestion urbaine, liée aux processus de densification en cours, et une pression foncière en croissance contribuent aujourd'hui à remettre en cause le rôle des zones industrielles dans le développement des districts orientaux de Hô Chi Minh Ville.

Photo 9. La zone industrialo-portuaire de Cat Lai du district 2 de Hô Chi Minh Ville



Source : SomoGroup, « Đầu tư dự án bất động sản. Dự án đất nền khu đô thị Cát Lái, quận 2 » [Investir dans les projets immobiliers. Projet de zone urbaine nouvelle de Cat Lai], <http://somogroup.vn/bai-viet/3152/dau-tu-du-an-bat-dong-san>, consulté le 12/05/2018.

Au gré de la délocalisation des ports situés dans le centre-ville de Hô Chi Minh Ville, de nouvelles infrastructures portuaires comme Cat Lai ont été construites, principalement dans les périphéries à proximité. L'implantation du port de ce port a conduit à la construction de la zone industrielle de Cat Lai en 2003, qui s'étend sur 135 ha. Dès la fin des années 2000, les secteurs périphériques de ce complexe industrialo-portuaire sont rapidement urbanisés, avec la création de multiples projets immobiliers. Le secteur de Cat Lat est aujourd'hui un pôle multifonctionnel, assurant l'acheminement de biens industriels produits dans l'est de la ville-province et s'appuyant sur un secteur immobilier dynamique.

Les districts 2, 9, de Thu Đức et une partie du district 7 se caractérisent également par des dynamiques d'urbanisation remarquables en lien avec l'industrialisation. Au premier plan, il s'agit de dynamiques de périurbanisation qui s'appuient sur l'autoproduction de logements par la population locale. L'arrivée de travailleurs migrants employés dans les zones industrielles a généré également d'importantes demandes en logement dans ces districts. L'urbanisation de ces secteurs se caractérise par une prolifération de logements peu solides, majoritairement horizontaux, comme le sont par exemple les maisons-compartiments et les dortoirs ouvriers (**illustration 9**).

Quant aux dynamiques d'urbanisme de projet, ces districts connaissent un développement immobilier important depuis les années 2000. Comptant plus de

950 000 habitants en 2015³¹¹ (soit plus de 11 % de la population totale de la ville province), les districts 2, 9 et de Thu Đức totalisent 29,7 % des projets de Hồ Chí Minh Ville³¹², soit 362 projets sur un total de 1 216³¹³ (**tableaux 6 et 7**). Grâce à des ressources foncières encore abondantes et une demande en logements en hausse, les périphéries orientales deviennent un des fronts principaux de l'urbanisme de projet à Hồ Chí Minh Ville. Les zones industrielles ont non seulement généré un dynamisme économique mais également structuré des réseaux d'infrastructures routières au profit de l'implantation de projets immobiliers. Les relations synergiques entre les zones industrielles et les projets immobiliers participent à structurer la configuration spatio-économique des périphéries orientales de Hồ Chí Minh Ville.

³¹¹ Hồ Chí Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hồ Chí Minh City*, Hồ Chí Minh Ville, Statistical Publishing House, 2016, p. 29.

³¹² Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hồ Chí Minh Ville pour la période 2016-2020, avec les orientations pour 2025 et les perspectives pour 2030], Hồ Chí Minh Ville, département de la Construction de Hồ Chí Minh Ville, 2017, p. 223.

³¹³ En 2015, Hồ Chí Minh Ville compte 1 219 projets immobiliers dont 40 % ont été finalisés, 33 % en phase de mobilisation d'investissements, 19 % en construction et 8 % en suspens. Les projets en phase de mobilisation d'investissements et en construction (634 de 1 219 projets immobiliers recensés en 2015 à Hồ Chí Minh Ville), représentent 67 % de la surface et du nombre de logements développés par les promoteurs immobiliers, ce qui témoigne d'un développement récent et accéléré de ce secteur.

Illustration 9. Des dortoirs ouvriers aux grands projets immobiliers, la diversité de formes urbaines dans les districts de l'est de Hô Chi Minh Ville



1

Un dortoir ouvrier à proximité d'une zone industrielle dans le district de Thu Đức



2

Un quartier de maisons-compartiments dans le district de Thu Đức



3

Un condominium en construction dans le district 2

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017.

Tableau 6 et Tableau 7. La répartition par district des projets immobiliers à Hô Chi Minh Ville en 2015

	Les districts du centre-ville					Les districts péricentraux du nord				Les districts de l'est		
	1	3	4	5	10	Binh Thanh	Go Vấp	Phu Nhuận	Tân Binh	2	9	Thu Duc
Nombre de projets immobiliers	18	16	28	22	20	47	30	10	26	122	142	98
Part représentée	1,48 %	1,31 %	2,30 %	1,80 %	1,64 %	3,86 %	2,46 %	0,82 %	2,13 %	10,01 %	11,65 %	8,04 %
Surface occupée (ha)	16,9	4,7	15,5	15,4	15	138,6	65,9	3,1	31,8	918	1356	465,4
Part représentée	0,25 %	0,07 %	0,23 %	0,23 %	0,22 %	2,04 %	0,97 %	0,05 %	0,47 %	13,53 %	19,99 %	6,86 %

	Les districts du nord			Les districts du sud				Les districts de l'ouest				
	12	Hoc Môn	Cu Chi	7	8	Nha Be	Cân Gio	6	11	Tân Phu	Binh Tân	Binh Chanh
Nombre de projets immobiliers	77	12	13	76	105	59	5	38	22	67	87	79
Part représentée	6,32 %	0,98 %	1,07 %	6,23 %	8,61 %	4,84 %	0,41 %	3,12 %	1,80 %	5,50 %	7,14 %	6,48 %
Surface occupée (ha)	388,8	93,8	72,5	423,5	333,6	444	131,8	103,8	28,4	155,8	263,2	1297
Part représentée	5,73 %	1,38 %	1,07 %	6,24 %	4,92 %	6,55 %	1,94 %	1,53 %	0,42 %	2,30 %	3,88 %	19,12 %

Source : Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hô Chi Minh Ville pour la période 2016-2020, avec les orientations pour 2025 et les perspectives pour 2030], Hô Chi Minh Ville, département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, 2017, p. 223.

La multiplication de nouvelles centralités urbano-économiques est considérée comme une des orientations d'urbanisation fondamentale de la ville-province selon son schéma directeur de 2010³¹⁴ (**carte 12**). Un nouvel épisode du développement de Hô Chi Minh Ville commence avec la création de la ville nouvelle de Thu Thiêm. À l'heure de la montée en puissance des provinces voisines, l'économie de Hô Chi Minh Ville s'oriente désormais vers le tertiaire supérieur et vers la promotion immobilière et foncière. S'étendant sur une surface de 657 ha, la ville nouvelle de Thu Thiêm, selon son schéma directeur révisé en 2012³¹⁵, devra accueillir 145 000 résidents permanents dans 26 618 logements occupant une superficie de plus de 3,8 millions de mètres carrés. Plus de 3,3 millions de mètres carrés de locaux pour des centres commerciaux seront construits, fournissant des lieux de travail à 219 200 employés dans les activités tertiaires et de commandement métropolitain. Les autorités municipales concentrent leurs efforts dans le développement de ce mégaprojet comme une affirmation de la métropolisation de Hô Chi Minh Ville.

Thu Thiêm se caractérise par deux particularités spatiales (**illustration 10**). Premièrement, la ville nouvelle est entièrement destinée aux activités tertiaires, résidentielles et aux services publics. Alors qu'aucune zone industrielle ne sera construite dans son périmètre, Thu Thiêm prendra son essor en tant que nouveau centre de commandement régional en s'intégrant au centre-ville historique de Hô Chi Minh Ville³¹⁶. Deuxièmement, le développement de cette ville nouvelle met l'accent sur les infrastructures, les services publics et les espaces verts. Les infrastructures routières et les espaces verts représenteront respectivement 23,2 % (soit 152 ha)³¹⁷ et 43,2 % (soit 284 ha)³¹⁸ de la superficie totale de la ville nouvelle.

³¹⁴ Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 4 ; Décision 24/QĐ-TTg/2010, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur révisé de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025.

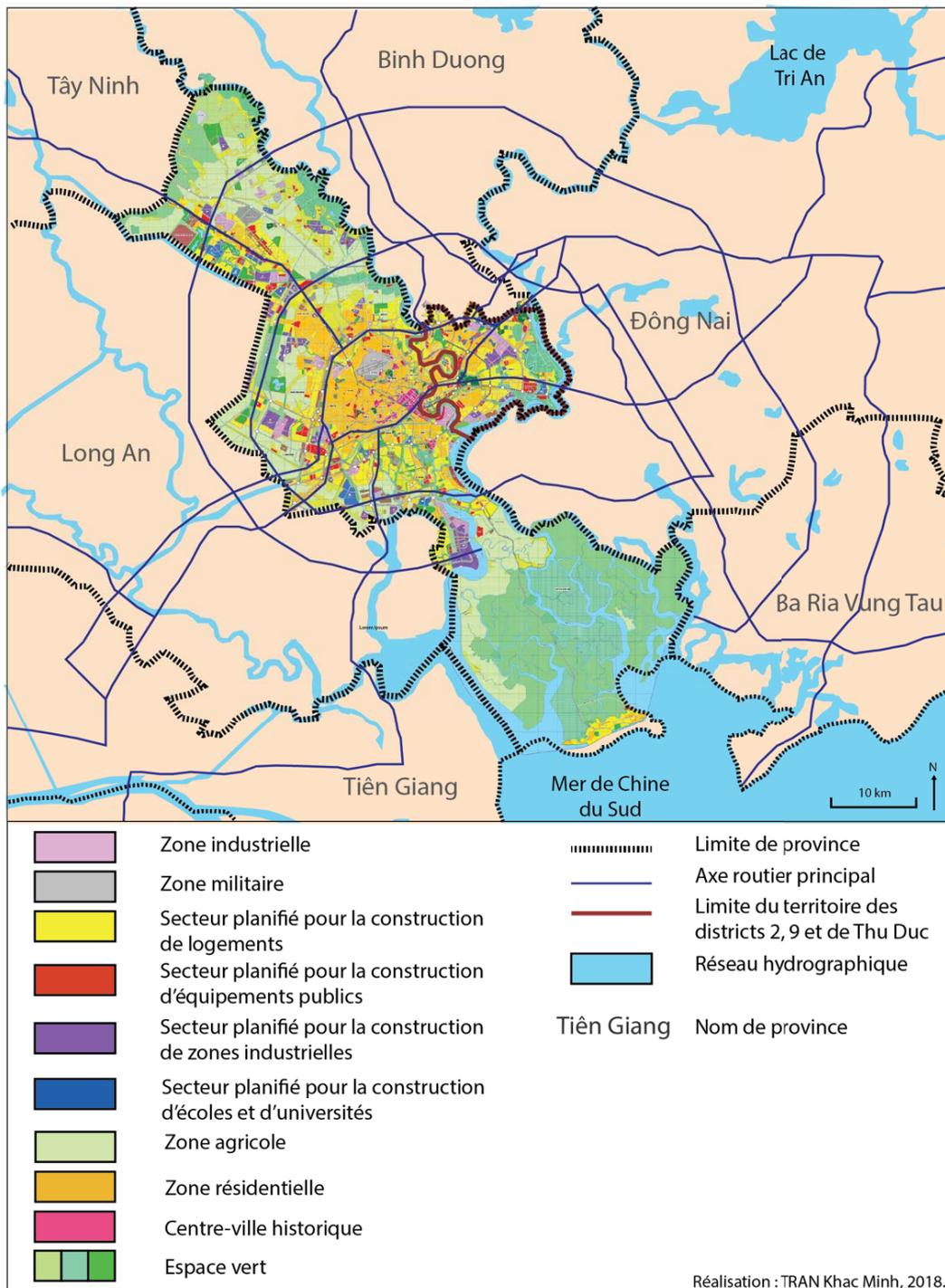
³¹⁵ Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2).

³¹⁶ Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 76.

³¹⁷ Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2).

³¹⁸ Décision 5501/QĐ-UBND/2015, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/500 du secteur deltaïque au sud de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2).

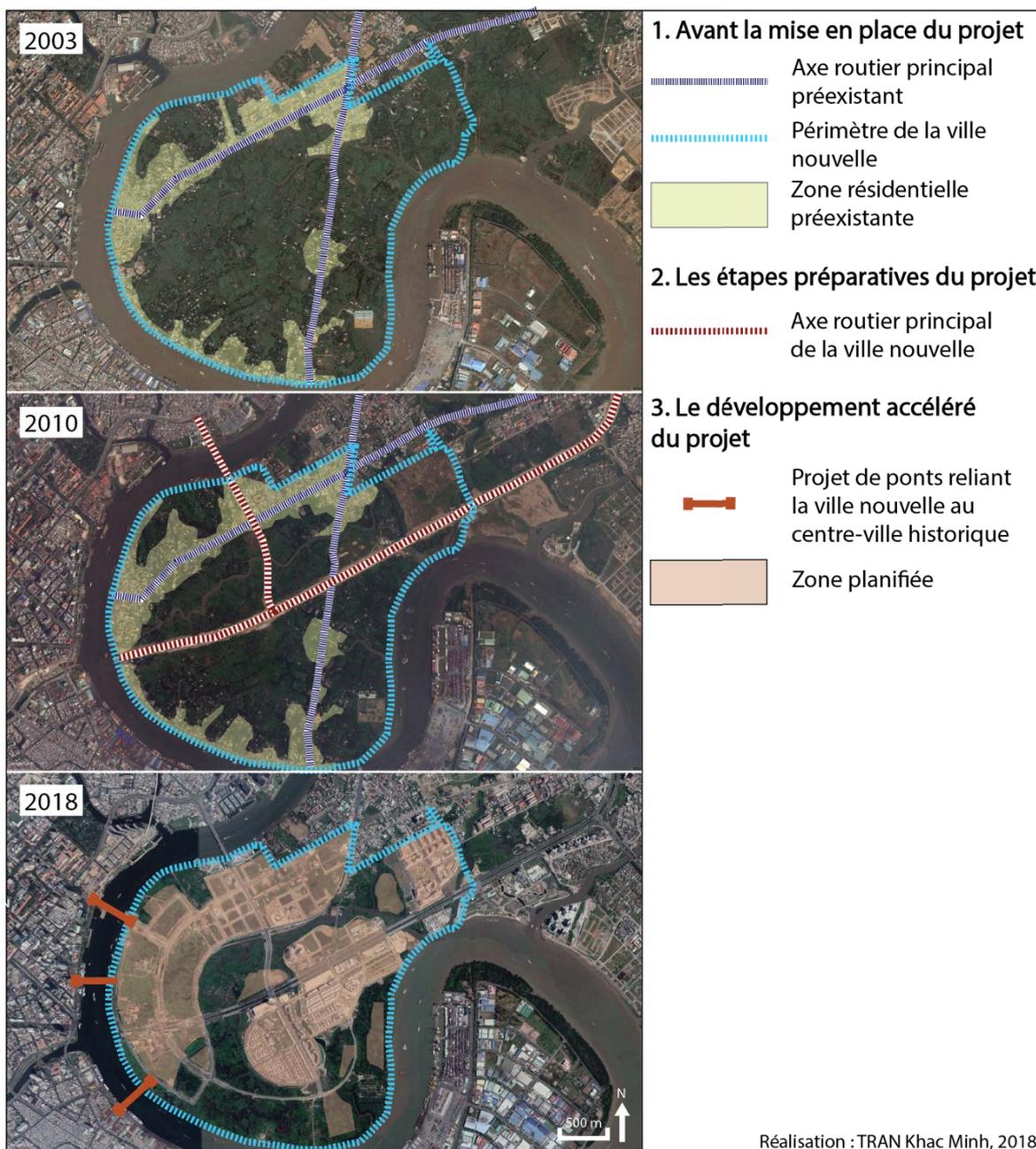
Carte 12. L'organisation spatiale de Hô Chi Minh Ville selon le schéma directeur de 2010



Source : Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, 147 p.

Selon le schéma directeur de Hô Chi Minh Ville de 2010, le développement de la ville-province s'oriente principalement vers l'est et vers la partie deltaïque située au sud du territoire municipal. Malgré des orientations spatiales imposées par le schéma directeur, une partie importante des surfaces destinées au développement industriel et immobilier se concentrent dans les districts du nord et de l'ouest de Hô Chi Minh Ville. Alors que les districts de l'est se développent rapidement (districts 2, 9 et de Thu Duc), la partie méridionale de la ville-province reste en général peu urbanisée, à l'exception du district 7.

Illustration 10. Le développement de la ville nouvelle de Thu Thiêm entre 2003 et 2018



Source : Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2) ; Comité de gestion et de développement du projet de la ville nouvelle de Thu Thiêm, « Bản đồ quy hoạch tổng thể khu đô thị mới Thủ Thiêm » [Schéma directeur de la ville nouvelle de Thu Thiêm], <http://www.thuthiem.hochiminhcity.gov.vn/quy-hoach-kien-truc?t=319-ban-do-quy-hoach-tong-the>, consulté le 08/05/2018 ; Google Earth, 2003, 2010 et 2018.

Créé au début des années 2000, le projet de la ville nouvelle de Thu Thiêm incarne une réorientation fondamentale dans la stratégie de développement de Hô Chi Minh Ville. Le développement de ce mégaprojet a conduit à une campagne de récupération foncière menant à l'éviction de plusieurs dizaines de milliers d'habitants locaux, qui sont souvent issus des classes défavorisées. Le développement de cette ville nouvelle se subdivise en plusieurs étapes : récupération foncière-relogement, implantation des axes routiers structurants, définition d'un zonage fonctionnel, investissement-développement immobilier par les promoteurs.

3. Les périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville au cœur de la structuration du réseau régional d'infrastructures

Le réseau de transport de la ville-province de Hô Chi Minh Ville s'appuie essentiellement sur un réseau routier dense et multimodal et sur des complexes portuaires importants pour l'acheminement des marchandises³¹⁹. Le développement du réseau routier de cette métropole répond directement à l'importance des modes de transport individuels, avec plus de 7,4 millions de véhicules à deux roues enregistrées en 2015³²⁰. À côté d'un réseau ferré peu développé³²¹, le réseau routier représente plus de 90 % de la capacité de transport de passagers alors que les complexes portuaires assurent plus de 40 % du transport des marchandises de la ville-province³²².

Les flux de transport terrestre s'orientent principalement selon la direction nord-est/sud-ouest et selon celle du sud-ouest vers le delta du Mékong³²³. La prédominance des flux de transport vers l'est et le nord-est est liée à la présence d'importantes infrastructures de transport dans cette partie du territoire de la ville-province (**illustration 11**).

³¹⁹ Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 94.

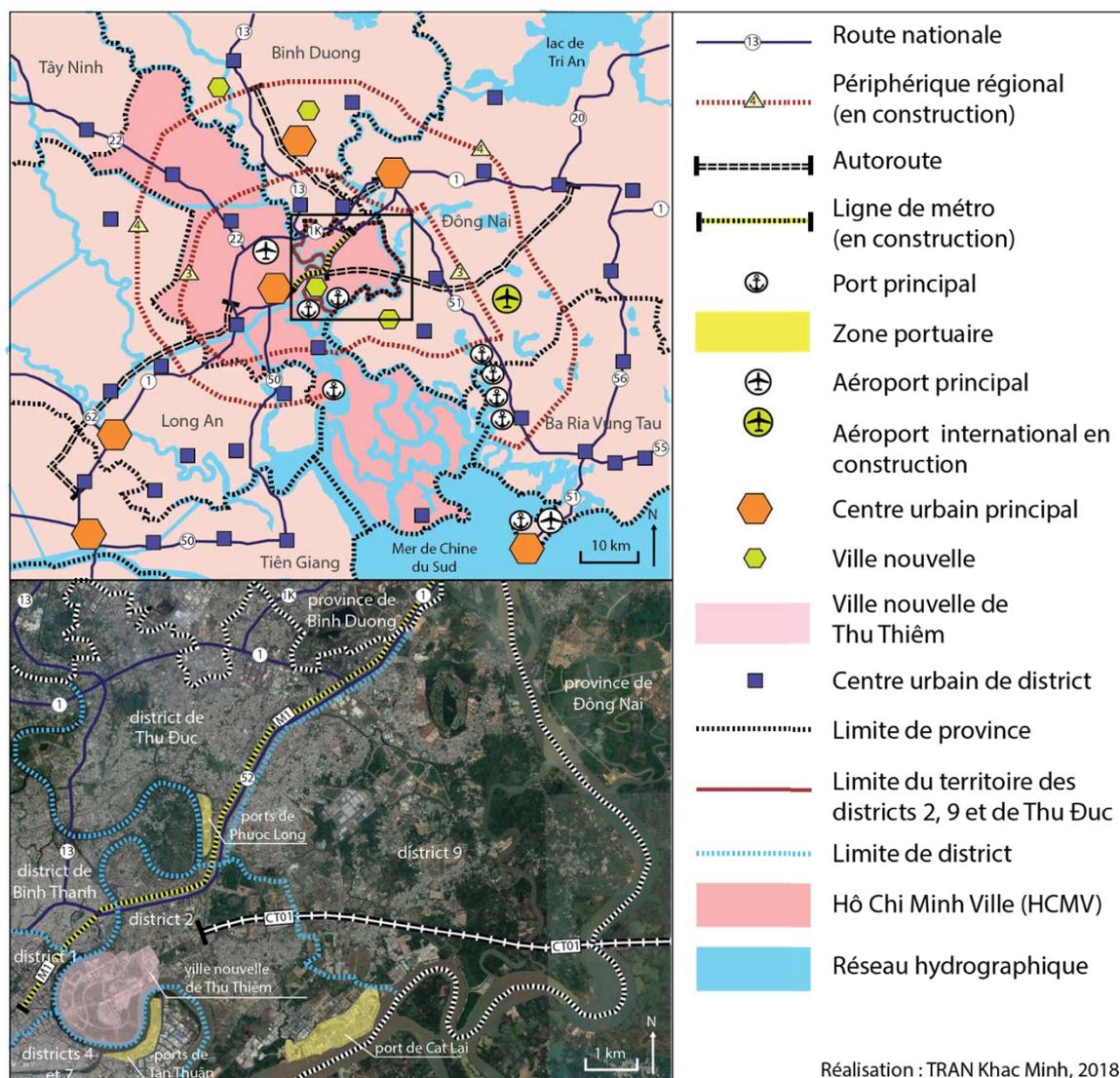
³²⁰ Département du Transport de Hô Chi Minh Ville, <http://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn> ; Ngọc Ân, « TP.HCM có hơn 8,5 triệu xe máy, cao nhất nước » [Hô Chi Minh Ville a le plus grand nombre de motos, soit 8,5 millions de véhicules], *Tuổi Trẻ Online*, 05/01/2016.

³²¹ Selon le schéma directeur de Hô Chi Minh Ville de 2010, le réseau ferré de la région de Hô Chi Minh Ville comporte seulement 13 gares, dont les plus grandes se trouvent à l'intérieur des grandes villes. L'insuffisance technique et la localisation à l'intérieur des villes des gares contribuent à générer de multiples problèmes de congestion et de pollution. En termes de capacité, le réseau ferré de Hô Chi Minh Ville n'assure qu'une partie infime du transport de marchandises (0,6 % en 2005).

³²² Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 34 et 35.

³²³ Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 34.

Illustration 11. Les districts de l'est (districts 2, 9 et de Thu Đức) au centre de la modernisation du réseau d'infrastructures de transport de Hô Chi Minh Ville



Source : Département de la Planification et de l'investissement de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025* [Programme de développement socio-économique de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Planification et de l'investissement de Hô Chi Minh Ville, 2013, 398 p ; Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, 147 p ; Décision 568/QĐ-TTg/2013, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement du réseau de transport de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020.

Hô Chi Minh Ville se trouve au centre du réseau régional d'infrastructures routières. Les districts de l'est de la ville-province sont desservis non seulement par un réseau de voirie urbaine dense et bien développé, mais aussi par de nouvelles infrastructures d'envergure, comme l'autoroute à grande vitesse Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (CT01), la route nationale n° 52 (Autoroute de Hanoi), qui est en cours de modernisation, et la première ligne de métro de Hô Chi Minh Ville. Ce réseau d'infrastructures permet de relier le centre-ville historique à la ville nouvelle de Thu Thiêm, aux zones industrielles des districts 9 et de Thu Đức et aux provinces voisines de Binh Duong et de Đông Nai.

Premièrement, les routes nationales n° 1, n° 13, n° 51 et n° 52 assurent l'interconnexion entre l'est de Hô Chi Minh Ville et les centres urbains de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau. Inscrits dans une logique de modernisation, Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines ont mis en place des projets d'élargissement de ces autoroutes³²⁴. Malgré des modernisations demeurées partielles, en l'absence d'agendas communs entre les provinces, les routes nationales de l'est de la métropole constituent un des principaux corridors de transport de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville.

Deuxièmement, de multiples nouvelles infrastructures de transport modernes sont actuellement en construction dans les périphéries orientales de la métropole de Hô Chi Minh Ville. La construction de l'autoroute à grande vitesse³²⁵ de Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây fait partie de la stratégie visant à structurer un réseau routier concentrique et relié à ceux d'Asie du Sud-Est³²⁶. En parallèle d'un réseau d'autoroutes en développement, la construction d'un deuxième périphérique régional, d'une longueur totale de 64,1 km³²⁷, doit permettre de décongestionner les routes intra-urbaines en saturation.

En parallèle de la densification du réseau routier, la construction des premières lignes de métro de Hô Chi Minh Ville représente une des mesures phares du développement de son système de transport en commun (**photo 10**). Comportant huit lignes pour une longueur prévue de 172,6 km³²⁸, le réseau de métro en construction représente une solution

³²⁴ À partir de la fin des années 2000, les portions de la route nationale n° 52, connue comme l'autoroute de Hanoi ou l'autoroute Saigon-Biên Hoa, ont été progressivement modernisées à l'initiative du ministère du Transport et du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville. Sous forme d'un projet BOT (construire-opérer-transférer), la modernisation, dont le coût s'élève à 5 700 milliards de dong, contribue à améliorer de manière fondamentale le réseau de transport du secteur nord-est de la ville-province. Quant à la route nationale n° 13, les projets de modernisations restent partiels. Alors que les portions gérées par Hô Chi Minh Ville, malgré un élargissement au milieu des années 2000, sont de plus en plus dégradées, le Comité populaire de Binh Duong a unilatéralement lancé en 2014 un projet d'élargissement et de modernisation de plusieurs portions de cette route nationale. Enfin, la province de Ba Ria Vung Tau a également lancé la modernisation des portions de la route nationale n° 52 qui relie la ville de Ba Ria à celle de Vung Tau.

³²⁵ Avec des investissements de plus de 20 000 milliards de dong, la construction de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (55 km) depuis 2014 permettra d'améliorer de manière considérable l'interconnexion entre la région de Hô Chi Minh Ville, les Hauts plateaux du Centre et les provinces de la Côte centrale du Sud. Permettant une circulation à 120 km/h, cette autoroute de huit à dix voies réduit par exemple le temps de trajet entre Hô Chi Minh Ville et la ville de Vung Tau (province de Ba Ria Vung Tau) à 1 heure 20 minutes (contre plus de 2 heures par les routes nationales).

³²⁶ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 136.

³²⁷ Décision 568/QĐ-TTg/2013, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur du secteur du transport de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020.

³²⁸ Comité de gestion du réseau ferré urbain (Maur), « Quy hoạch đường sắt đô thị » [Planification du réseau ferré urbain], http://www.maur.hochiminhcity.gov.vn/web/bqlds/quy-hoach-duong-sat-do-thi/-/ext/articleview/article/1767671/14;jsessionid=DE975237ECF655AF6D9906BA0382D380?_EXT_ARTICL

d'envergure permettant de résoudre les problèmes de congestion et de donner l'image d'une ville moderne et mondialisée à cette métropole nationale. Faute de capacité suffisante de financement, la ville-province se lance depuis les années 2000 dans la construction d'une seule ligne de métro dont l'achèvement est prévu pour 2020. Le futur d'un réseau complet de métro reste aujourd'hui dans l'incertitude. La ligne 1, reliant le centre-ville et les districts de l'est, est la première ligne en construction du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville. La construction de cette ligne selon la direction est et nord-est correspond aux fronts de développement urbain et économique principaux de Hô Chi Minh Ville, ce qui confirme la place centrale de ses périphéries orientales dans l'émergence métropolitaine de cette ville-province.

Photo 10. La ligne 1 en construction du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville (en parallèle de la route nationale n° 52)



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2016.

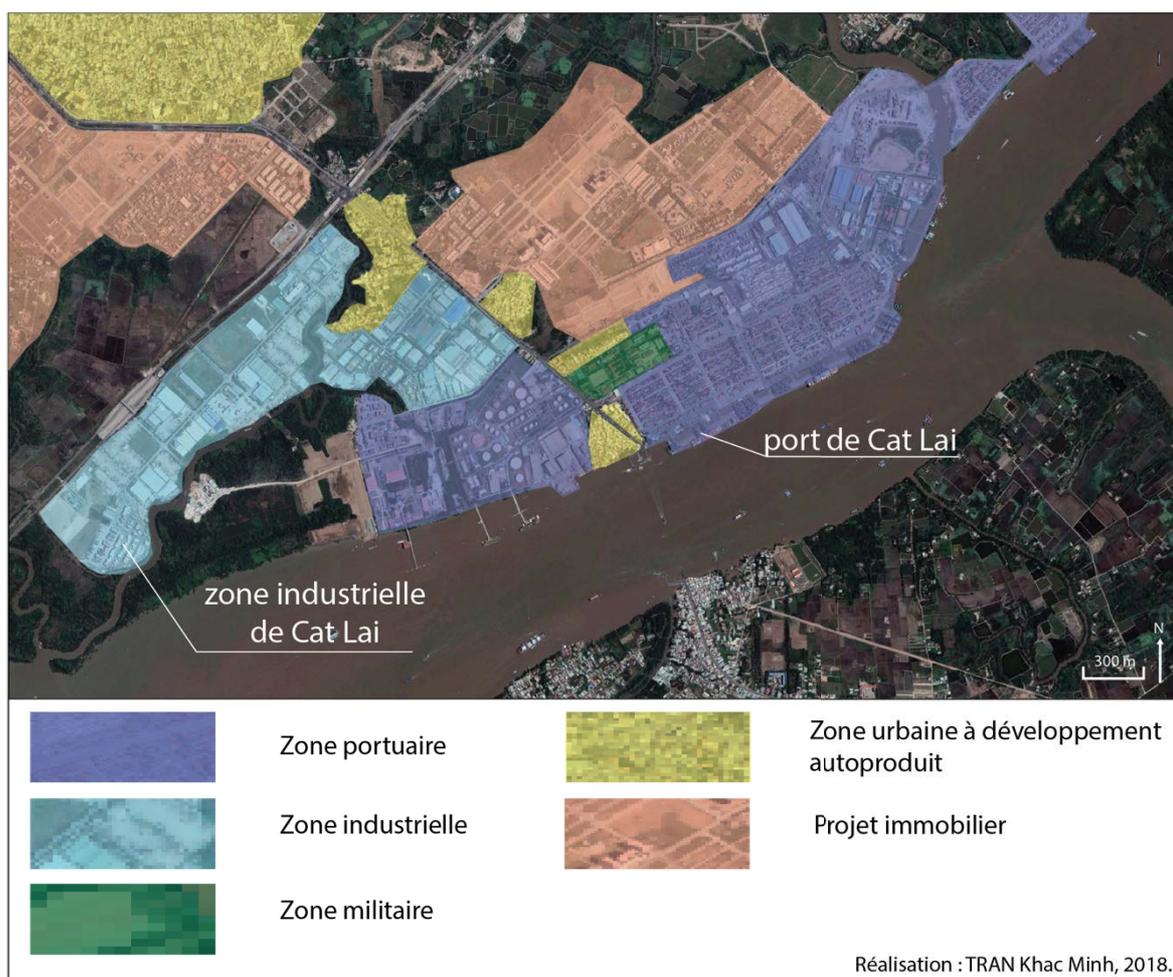
Enfin, les complexes portuaires de Cat Lai (**carte 13**), les dépôts situés le long de l'autoroute 52 et la liaison routière performante avec les ports de Ba Ria Vung Tau représentent un avantage stratégique pour les districts de l'est de Hô Chi Minh Ville. Dans le futur, la construction de l'aéroport de Long Thanh, situé à moins de 30 km de la

EVIEW_version=1.0&_EXT_ARTICLEVIEW_i=0&_EXT_ARTICLEVIEW_curValue=1&_EXT_ARTICLEVIEW_redirect=%2Fweb%2Fbqlds%2Fqy-hoach-duong-sat-do-thi, consulté le 26/04/2018.

métropole, doit transformer le territoire oriental de la métropole de Hô Chi Minh Ville en un véritable hub de transport régional, national, voire d'Asie du Sud-Est.

En conclusion, l'émergence des périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville se caractérise par trois processus principaux (**carte 14**). Il s'agit d'abord d'une industrialisation rapide avec l'implantation de multiples secteurs pionniers. Au second plan, les dynamiques d'urbanisme de projet, qui se sont récemment accélérées, contribuent à métamorphoser le tissu urbain et fonctionnel de ce territoire. Enfin, la structuration en parallèle d'un réseau d'infrastructures de transport et de logistique participe à améliorer l'interconnexion entre la ville-province, ses districts orientaux et les provinces voisines.

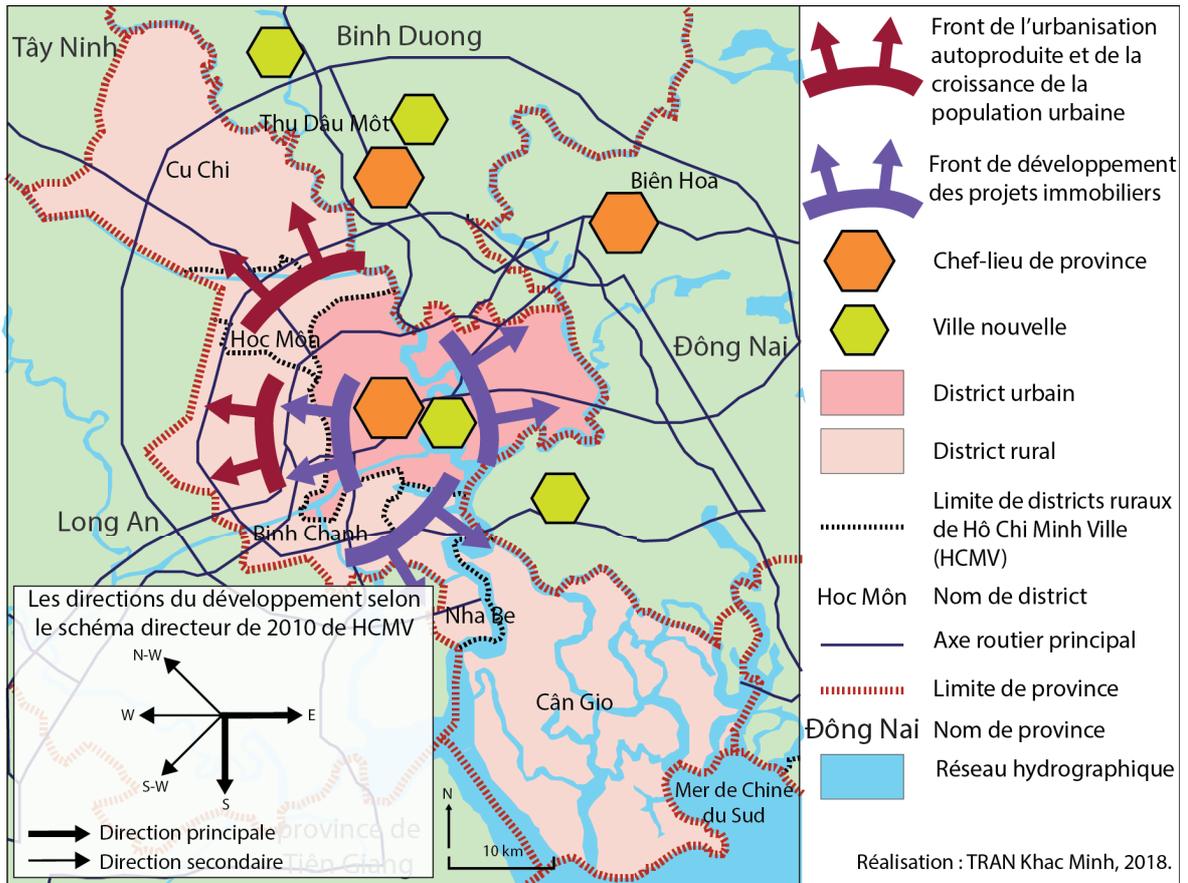
Carte 13. L'organisation spatiale de la zone industrialo-portuaire de Cat Lai (district 2, Hô Chi Minh Ville)



Source : Décision 126/QĐ-TTg/2003, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation de la création du projet d'investissement et de développement de la zone industrielle de Cat Lai II, Hô Chi Minh Ville ; Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'au 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, 147 p ; Google Earth, 2018.

L'organisation spatiale du secteur de Cat Lai est caractérisée premièrement par des liens d'échanges entre les complexes portuaires et les secteurs industriels. À partir d'un développement initialement basé sur le secteur industrialo-portuaire, la partie nord-est du secteur a été planifiée pour les projets immobiliers. Les habitats au développement autoproduit par la population locale se trouvent essentiellement le long des axes routiers et au nord-ouest du secteur. La juxtaposition entre plusieurs formes urbaines et industrielles fait de Cat Lai un des meilleurs exemples de la mosaïque paysagère des périphéries métropolitaines de la région de Hô Chi Minh Ville.

Carte 14. Les dynamiques d'urbanisation et d'industrialisation de Hô Chi Minh Ville à partir du Đôì Moi



Source : Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, 147 p ; Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hô Chi Minh Ville pour la période 2016-2020, avec des orientations jusqu'en 2025 et des perspectives pour 2030], Hô Chi Minh Ville, département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, 2017, 459 p ; Doan, Truc Quynh and Pham, Thai Son, *Documenting Land Use Changes and Population Features of Ho Chi Minh City Through the lens of Urban Density*, « R&D Congress on Sustainable urbanization in the course of ASEAN economic integration », Manille, 2017, 14 p.

Le développement périurbain de Hô Chi Minh Ville est caractérisé par deux dynamiques principales. Premièrement, l'émergence des périphéries métropolitaines est directement liée à l'implantation d'activités industrielles. Deuxièmement, l'implantation de nouveaux mégaprojets urbains redéfinit de manière fondamentale l'orientation spatiale du développement périurbain. Enfin, l'importance de l'urbanisation spontanée, peu planifiée et autoproduite par la population locale est déterminante. La densification des districts périphériques est principalement liée à ce mode de développement. En conclusion, l'urbanisation de Hô Chi Minh Ville est caractérisée par un processus dans lequel coexistent l'urbanisme de projet et l'urbanisation autoproduite peu planifiée.

II. Les provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau : des provinces-satellites en voie d'émergence ?

L'émergence des provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau correspond à la phase d'industrialisation accélérée qui a commencé à partir de la fin des années 1990 avec la création généralisée de zones industrielles. S'appuyant sur des héritages industriels datant de l'époque de la République du Sud-Vietnam (1955-1975), Đông Nai devient un véritable centre manufacturier avec plus de 30 zones industrielles. Avec un secteur portuaire et pétrolier développé, Ba Ria Vung Tau accélère son processus d'industrialisation selon un axe nord-sud en formant avec Đông Nai un corridor de développement tourné vers le littoral. Dans cette partie, nous focaliserons notre analyse sur deux éléments. Premièrement, nous nous intéresserons à leur processus d'émergence qui s'appuie fondamentalement sur les industries manufacturières légères exportatrices. Deuxièmement, nous décrypterons les prémisses d'émergence métropolitaine de ces deux provinces à travers la création de nouvelles infrastructures d'envergure, qui redéfinissent les dynamiques urbano-industrielles de la région de Hồ Chí Minh Ville.

1. La formation d'un corridor de développement nord-sud sous l'effet de l'industrialisation à partir des années 1990

En comparaison de Hồ Chí Minh Ville, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau se caractérisent par une structure économique qui s'appuie sur l'ancrage solide d'industries manufacturières exportatrices telles que le textile, l'agro-alimentaire et les petits électroménagers. Contrairement à la tendance de tertiarisation de la métropole de Hồ Chí Minh Ville, l'industrie manufacturière est considérée comme le fondement de l'économie de ses deux provinces.

Dans le contexte d'une émergence accélérée à partir des années 2010, le PIB de Đông Nai atteint 6,4 milliards de dollars en 2011 et 9,95 en 2016. D'après des sources statistiques officielles mises à disposition par la province³²⁹, le secteur industriel de Đông Nai a connu une croissance fulgurante de l'ordre de 74 %. De plus, la part de l'industrie dans l'économie de Đông Nai reste stable, représentant 56,7 % du PIB provincial en 2011 et 59,86 % en 2016.

³²⁹ Đông Nai Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Đông Nai Province*, Đông Nai, Statistical Publishing House, 2016, p. 47.

L'investissement direct étranger joue également un rôle fondamental dans l'industrialisation de Đông Nai. À partir des années 1990, la province a attiré 23,2 milliards de dollars d'investissements directs étrangers dans le cadre de 1 313 projets. En effet, la structure économique de la province est dominée par l'importance des entreprises privées nationales et étrangères. Dans le domaine industriel, la production brute réalisée par le secteur privé et par celui à investissements étrangers a atteint en 2016 respectivement, 4,49 et 23,86 milliards de dollars, ce qui représente en pourcentage cumulé 95,9 % de la production de l'industrie de Đông Nai.

Quant à Ba Ria Vung Tau, son économie se caractérise à la fois par l'émergence récente d'industries manufacturières et par le poids déterminant d'un secteur pétrolier qui s'est fortement développé à partir des années 1990. En parallèle d'un secteur pétrolier occupant en 2016 la moitié du secteur secondaire provincial, l'industrie agro-alimentaire est aujourd'hui le secteur le plus développé, représentant 14 % de la production industrielle de cette province côtière³³⁰. Contrairement à Đông Nai, la structure sectorielle de l'industrie de Ba Ria Vung Tau est dominée par les industries extractives. S'agissant essentiellement d'exploitations pétrolières *off-shore*, le secteur extractif provincial occupe 42,1 % de la structure du PIB de Ba Ria Vung Tau (4,55 milliards de dollars), contre 21,1 % représenté par les industries manufacturières (2,28 milliards de dollars)³³¹. Malgré son poids dominant, le secteur extractif de cette province est caractérisé par une certaine fragilité due à la fluctuation des prix du pétrole. Le PIB généré par le secteur extractif a ainsi chuté de 7,32 milliards de dollars en 2015 à 4,55 en 2016.

Le secteur de l'exploitation pétrolière de Ba Ria Vung Tau est placé sous la tutelle de la joint-venture russo-vietnamienne Vietsovpetro. Créée en 1981, cette société assure aujourd'hui plus de 80 % des exportations pétrolières du Vietnam³³². Le secteur public et celui à investissements étrangers représentent respectivement 44,06 % (4,66 milliards de dollars) et 55,94 % (5,92 milliards de dollars) de la production brute réalisée par les activités d'exploitation pétrolière.

L'émergence récente des industries manufacturières, qui est essentiellement liée à la création de multiples zones industrielles à partir des années 2000, représente le nouvel essor

³³⁰ Ba Ria Vung Tau Statistical Office, Statistical Yearbook 2016 of Ba Ria Vung Tau Province, Vung Tau, Statistical Publishing House, 2016, p. 260.

³³¹ Ba Ria Vung Tau Statistical Office, Statistical Yearbook 2016 of Ba Ria Vung Tau Province, Vung Tau, Statistical Publishing House, 2016, p. 260.

³³² VietsovPetro, « Lịch sử hình thành của VietsovPetro » [Histoire de la création de VietsovPetro], <http://www.vietsov.com.vn/Pages/lichsuhinhthanh.aspx>, consulté le 02/05/2018.

que connaît l'économie de cette province côtière. Entre 2010 et 2016, la production brute réalisée par le secteur manufacturier est passée de 5,29 à 9,64 milliards de dollars, soit une croissance de plus de 82 %. En 2016, la province a réussi à attirer 455 millions de dollars d'investissements directs étrangers dont 426 ont été destinés à l'industrie manufacturière. Les entreprises étrangères investissent principalement dans les industries légères comme le textile, le cuir, l'agro-alimentaire et les produits chimiques.

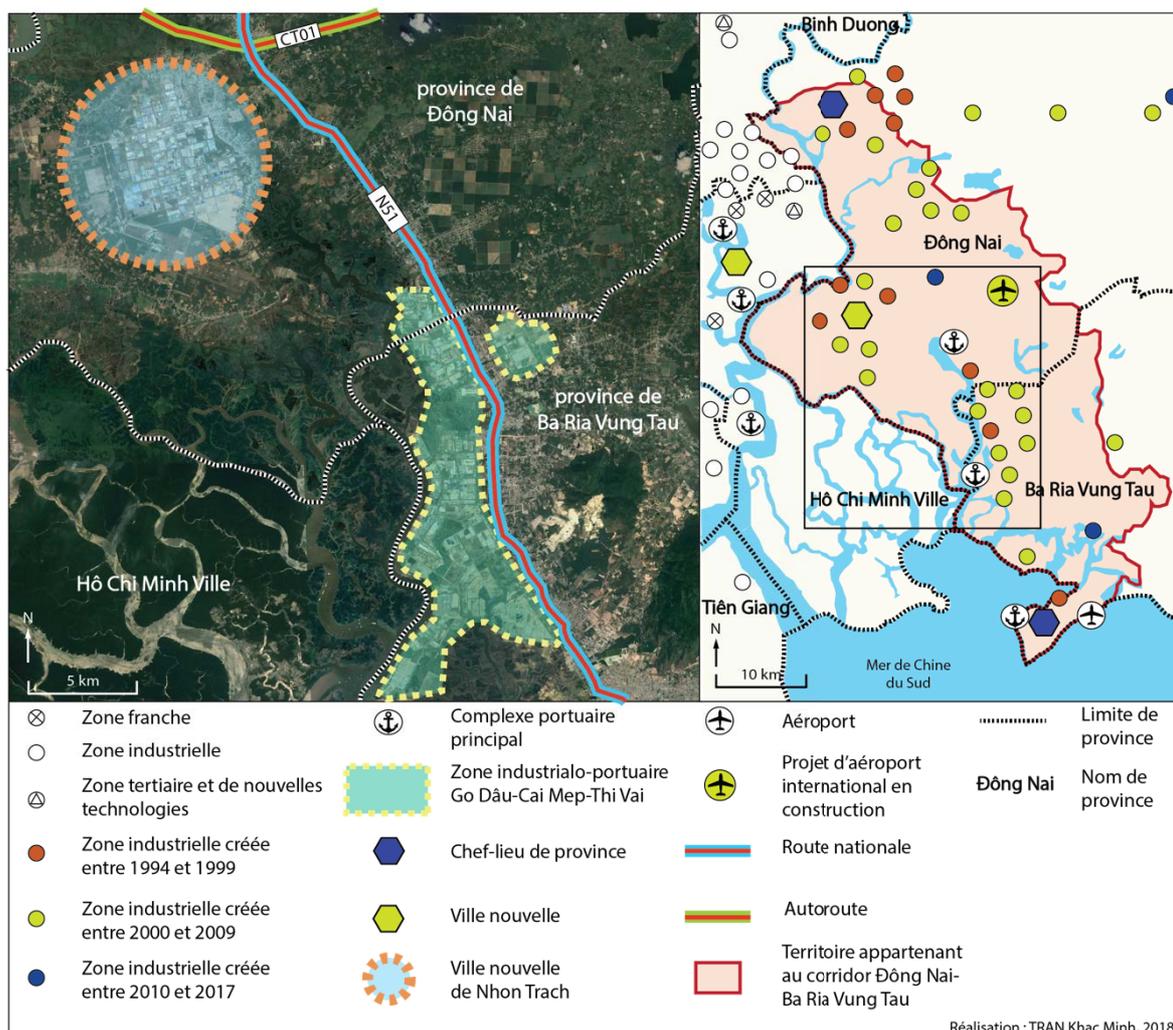
L'émergence rapide des provinces étudiées correspond à une phase d'industrialisation accélérée déclenchée à partir du milieu des années 1990. La création d'un corridor de développement nord-sud entre Đông Nai et Ba Ria Vung Tau s'appuie sur deux axes de communication principaux : les routes nationales n° 1A et n° 51 (**illustration 12**). L'industrialisation de ces provinces peut se subdiviser en deux périodes principales.

La première période a été celle de la création d'un pôle industriel au nord-ouest de Đông Nai, essentiellement centré sur le territoire de la ville-chef-lieu de Biên Hoa et de ses alentours. Parmi les dix premières zones industrielles créées dans les années 1990, cinq se trouvent sur le territoire de Biên Hoa et de ses alentours³³³. Situé à l'intersection des routes nationales n° 1A et n° 51, Biên Hoa est considéré comme le pôle industriel principal à l'est de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville. En continuité avec les zones industrielles situées au sud de Binh Duong et à l'est de Hồ Chí Minh Ville, Biên Hoa a joué un rôle initiateur dans l'industrialisation de Đông Nai et Ba Ria Vung Tau³³⁴.

³³³ Comité de gestion des zones industrielles de Đông Nai (Diza), « Các khu công nghiệp tại Đông Nai » [Les zones industrielles de Đông Nai], <http://diza.dongnai.gov.vn/Pages/kcn.aspx>, consulté le 02/05/2018.

³³⁴ Décision 2421/QĐ-UBND/2009, Décision du Comité populaire de la province de Đông Nai sur l'approbation du programme de développement du secteur industriel de la ville de Biên Hoa jusqu'en 2015 avec les orientations pour 2020.

Illustration 12. L'organisation spatiale de l'axe de développement urbano-industriel de Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



Source : Comité de gestion des zones industrielles de Đông Nai (DIZA), « Các khu công nghiệp tại Đông Nai » [Les zones industrielles de Đông Nai], <http://diza.dongnai.gov.vn/Pages/kcn.aspx>, consulté le 09/05/2018 ; Comité de gestion des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau, « Các khu công nghiệp tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu » [Les zones industrielles de la province de Ba Ria Vung Tau], <http://banqlkc.baria-vungtau.gov.vn/cac-khu-cong-nghiep>, consulté le 03/05/2018 ; Google Earth, 2018.

Le développement spatial de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau est principalement cadré par la route nationale n° 51 (N51) et par l'autoroute Hồ Chí Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (CT01). La structuration de cet axe de développement industriel s'appuie sur deux éléments fondamentaux : la ville-chef-lieu de Biên Hòa, qui est depuis les années 1960 un pôle industriel de la région, et la création de la ville nouvelle de Nhon Trach. À partir de ces deux pôles, la majorité des zones industrielles de ces deux provinces ont été créées dans les années 2000.

À partir des premières zones industrielles créées avant 1995, ce corridor de développement s'est progressivement étendu vers le sud en suivant la route nationale n° 51. Cherchant à accélérer l'industrialisation, le Comité populaire de Đông Nai a décidé de créer un nouveau pôle de croissance dans le district de Nhon Trach au sud de la ville de Biên Hoa³³⁵. La création de la ville nouvelle de Nhon Trach en 1997 (**photo 11**)³³⁶ a permis non seulement de déclencher la deuxième étape de l'industrialisation de Đông Nai, mais aussi de construire un support spatial pour l'implantation de nouvelles infrastructures de transport régional³³⁷.

Photo 11. Une usine de plasturgie située dans la zone industrielle de Nhon Trach I de la ville nouvelle de Nhon Trach (province de Đông Nai)



Source : TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2016.

³³⁵ Institut de planification urbaine et rurale du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Đồng Nai đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050* [Schéma directeur de la province de Đông Nai jusqu'en 2030 avec les orientations pour 2050], Biên Hoa, publication du département de la Construction de Đông Nai, 2013, p. 111.

³³⁶ Décision 323/QĐ-TTg/1996, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur de la ville nouvelle de Nhon Trach, province de Đông Nai.

³³⁷ Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đồng Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hoa, publication du Comité populaire de Đông Nai, 2014, p. 41.

À la suite de la création de cette ville nouvelle, six zones industrielles ont été créées entre 1997 et 2005 dans le district de Nhon Trach. Les années 2000 ont été marquées par une accélération de l'industrialisation de Đông Nai avec la création de 20 zones industrielles pendant cette période. L'axe nord-sud de l'industrialisation qui suit la route nationale n° 51 se définit nettement avec la création de nouvelles zones industrielles à Biên Hoa et dans les districts de Long Thanh et Nhon Trach.

En poursuivant les dynamiques d'industrialisation de son voisin, Ba Ria Vung Tau accélère son émergence avec la création de multiples zones industrielles. Les zones industrielles de la province se trouvent principalement concentrées le long de la route nationale n° 51 en continuité avec celles de Đông Nai. Parmi 15 zones industrielles, seulement deux ont été créées à la fin des années 1990³³⁸. En parallèle de ses 13 zones industrielles créées à partir des années 2000, l'implantation du complexe portuaire Thi Vai-Cai Mep a contribué à renforcer le dynamisme industriel de l'axe de développement nord-sud formé entre Đông Nai et Ba Ria Vung Tau. Avec cette industrialisation initiée dans les années 1990, la configuration du territoire urbain de ces deux provinces se transforme en profondeur. Ce territoire, historiquement rural, connaît aujourd'hui une transformation socio-économique et spatiale rapide. En parallèle de la reconversion des terrains agricoles en zones industrielles et en projets immobiliers, la société locale se transforme en profondeur. Le développement industriel conduit à la reconversion professionnelle d'une partie des agriculteurs et attire de nombreux travailleurs migrants en provenance d'autres provinces. Une nouvelle classe ouvrière se forme au sein de la société locale. De l'implantation de nouvelles infrastructures d'envergure au dynamisme de l'urbanisme de projet, le corridor Biên Hoa-Vung Tau représente l'un des axes principaux d'industrialisation et de maritimisation de la région de Hồ Chí Minh Ville³³⁹.

2. L'essor de l'émergence de l'axe de développement Đông Nai-Ba Ria Vung Tau

Étendu le long des routes nationales n° 1A et n° 51 selon la direction nord-sud, le territoire urbain formé entre Đông Nai et Ba Ria Vung Tau réunit trois districts ruraux (Long Thanh et Nhon Trach de la province de Đông Nai, Tân Thanh de Ba Ria Vung Tau), deux villes de premier rang (VungTau de Ba Ria Vung Tau et Biên Hoa de Đông Nai) et une ville de

³³⁸ Comité de gestion des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau, « Các khu công nghiệp tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu » [Les zones industrielles de la province de Ba Ria Vung Tau], <http://banqlkc.baria-vungtau.gov.vn/cac-khu-cong-nghiep>, consulté le 03/05/2018.

³³⁹ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 167.

second rang (Ba Ria de Ba Ria Vung Tau). Les villes de Ba Ria et de Vung Tau, et le district rural de Tân Thanh représentent 74,6 % (environ 420 000 habitants) de la population urbaine de l'ensemble de la province en 2016³⁴⁰. Les deux districts ruraux de Nhon Trach³⁴¹ et de Long Thanh, et la ville de Biên Hoa polarisent 82,6 % (environ 870 000 habitants) de la population urbaine de la province de Đông Nai³⁴².

Comptant respectivement 1,1 et 2,96 millions d'habitants en 2016, Ba Ria Vung Tau et Đông Nai sont caractérisées par une répartition démographique inégale entre les districts. En 2016, le taux d'urbanisation de Đông Nai et celui de Ba Ria Vung Tau sont respectivement de l'ordre de 35,03 % et de 51,43 %³⁴³. La majorité de la population urbaine de ces deux provinces est concentrée dans les deux villes de Biên Hoa et de Vung Tau (tableau 8).

Tableau 8. Population des villes de Biên Hoa (Đông Nai) et de Vung Tau (Ba Ria Vung Tau)

		Ville de Biên Hoa (Đông Nai)	Ville Vung Tau (Ba Ria Vung Tau)
Population totale	Effectifs	976 100	331 900
	Part dans la population de province (%)	32,9 %	30,4 %
Population urbaine	Effectifs	822 900	318 700
	Part dans la population urbaine de province (%)	79,3 %	56,7 %

Source : Đông Nai Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Đông Nai Province*, Đông Nai, Statistical Publishing House, 2016, p. 22 ; Ba Ria Vung Tau Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Ba Ria Vung Tau Province*, Vung Tau, Statistical Publishing House, 2016, p. 33.

Sous l'effet d'une industrialisation accélérée à partir des années 1990, les provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau connaissent de multiples dynamiques d'urbanisation.

³⁴⁰ Ba Ria Vung Tau Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Ba Ria Vung Tau Province*, Vung Tau, Statistical Publishing House, 2016, p. 33.

³⁴¹ Dans l'annuaire statistique de Đông Nai de 2016, les données sur la population urbaine du district rural de Nhon Trach sont absentes. En effet, la part de population urbaine représentée par ces trois entités administratives serait en réalité supérieure à 82,6 % du total de la province vu l'ampleur de l'urbanisation du district de Nhon Trach.

³⁴² Đông Nai Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Đông Nai Province*, Đông Nai, Statistical Publishing House, 2016, p. 22.

³⁴³ Đông Nai Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Đông Nai Province*, Đông Nai, Statistical Publishing House, 2016, p. 22 ; Ba Ria Vung Tau Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Ba Ria Vung Tau Province*, Vung Tau, Statistical Publishing House, 2016, p. 33.

À l'échelle de la région, la tâche urbaine interprovinciale s'étend selon la direction nord-sud en longeant la route nationale n° 51. À l'échelle locale, l'industrialisation contribue à une généralisation des dynamiques d'urbanisation spontanée et autoproduite dans les secteurs limitrophes de zones industrielles. Les maisons-compartiments autoproduites par les habitants locaux et les dortoirs ouvriers deviennent des formes urbaines génériques des périphéries de ces deux provinces.

À partir des années 2000, l'urbanisme de projet devient progressivement le fer de lance de l'urbanisation de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau. D'une part, il s'agit de créer de multiples projets immobiliers, souvent destinés à une classe urbaine aisée. En 2014, Đông Nai compte plus de 300 projets de logement³⁴⁴, alors que Ba Ria Vung Tau devient actuellement un nouveau marché immobilier de la région. Au début de 2018, la province de Ba Ria Vung Tau compte 137 projets immobiliers dont le montant d'investissements s'élève à plus de 1,5 milliard de dollars³⁴⁵.

D'autre part, les autorités provinciales deviennent un véritable acteur du développement à côté des promoteurs privés. La création de la ville nouvelle industrielle de Nhon Trach en 1997³⁴⁶ témoigne de la volonté du Comité populaire de Đông Nai d'orienter le développement urbano-industriel provincial. Étendue sur une superficie de plus de 41 000 ha, la ville nouvelle industrielle de Nhon Trach se subdivise en huit secteurs : quatre secteurs destinés au développement urbain, trois secteurs industriels et une réserve écologique³⁴⁷.

Quant à la province de Ba Ria Vung Tau, la transformation de la ville de Ba Ria représente un des meilleurs exemples de la réorientation de la stratégie de développement. Ba Ria a été défini comme le futur chef-lieu de la province en 2007³⁴⁸, dans le programme de développement socio-économique pour la période 2006-2015. À la suite de la construction d'un nouveau centre politico-administratif en 2012, Ba Ria a été promue ville

³⁴⁴ Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đồng Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hoa, publication du Comité populaire de Đông Nai, 2014, p. 29.

³⁴⁵ Phạm Hoàng, « Sóng ngầm tỉ USD đổ vào bất động sản Vũng Tàu » [Vague d'investissements de plus d'un milliard de dollars versée dans le secteur immobilier de Vung Tau], *Người Lao Động Online*, 10/05/2018.

³⁴⁶ Décision 323/QĐ-TTg/1996, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur de la ville nouvelle de Nhon Trach, province de Đông Nai.

³⁴⁷ Décision 455/QĐ-TTg/2016, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur de la ville nouvelle de Nhon Trach, province de Đông Nai jusqu'en 2035 avec les orientations pour 2050.

³⁴⁸ Décision 15/QĐ-TTg/2007, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la province de Ba Ria Vung Tau pour la période 2006-2015 avec les orientations pour 2020.

de second rang en 2014³⁴⁹. À partir des années 2010, Ba Ria se dote de l'image d'une ville nouvelle-chef-lieu avec la modernisation de ses infrastructures et l'introduction de plusieurs projets immobiliers (**photos 12 et 13**). L'émergence de Ba Ria s'inscrit-elle dans une logique de métropolisation similaire à celle de la ville nouvelle de Binh Duong ?

Le développement accéléré de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau s'appuie également sur la création de nouvelles infrastructures régionales (**carte 15**). La construction de l'autoroute à grande vitesse Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây au début des années 2010 a ouvert un nouvel axe de communication entre Đông Nai et Hô Chi Minh Ville. Ce nouvel axe permet non seulement de réduire le temps de trajet entre Hô Chi Minh Ville et Vung Tau, mais aussi de décongestionner les routes nationales n° 1A et n° 51. En reliant les zones industrielles des districts 2 et 7 de Hô Chi Minh Ville à la ville nouvelle de Nhon Trach, cette route a ouvert également de nouvelles perspectives de développement entre ces deux provinces.

Photo 12. Un projet de logements à prix abordable dans la ville nouvelle de Nhon Trach (province de Đông Nai)



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2017.

³⁴⁹ Décision 2130/QĐ-TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur la promotion de la ville de Ba Ria au grade de ville de second rang dépendante de la province de Ba Ria Vung Tau.

Photo 13. Un projet de logements de luxe à la ville nouvelle de Nhon Trach



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2017.

À partir des années 2010, Ba Ria Vung Tau met en place une stratégie ambitieuse de modernisation de ses infrastructures. À côté de la modernisation de ses portions de la route nationale n° 51, la province accélère le développement du nouveau complexe portuaire Thi Vai-Cai Mep. Le développement de ce complexe portuaire représente deux enjeux principaux (**carte 15**).

Premièrement, Thi Vai-Cai Mep permet de remplacer les ports fluviaux dotés de capacités d'accueil limitées de Hô Chi Minh Ville. Avec les ports maritimes de Vung Tau, Thi Vai-Cai Mep devient le principal hub de transport maritime de la région de Hô Chi Minh Ville. Deuxièmement, l'implantation de nouveaux ports maritimes crée de nouvelles dynamiques spatiales au profit de l'industrialisation de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau. En améliorant la circulation de marchandises, ce complexe portuaire doit permettre de transformer le district de Tân Thanh (Ba Ria Vung Tau) en un véritable pôle de croissance de la province.

Carte 15. Le réseau d'infrastructures de transport du corridor de développement de Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



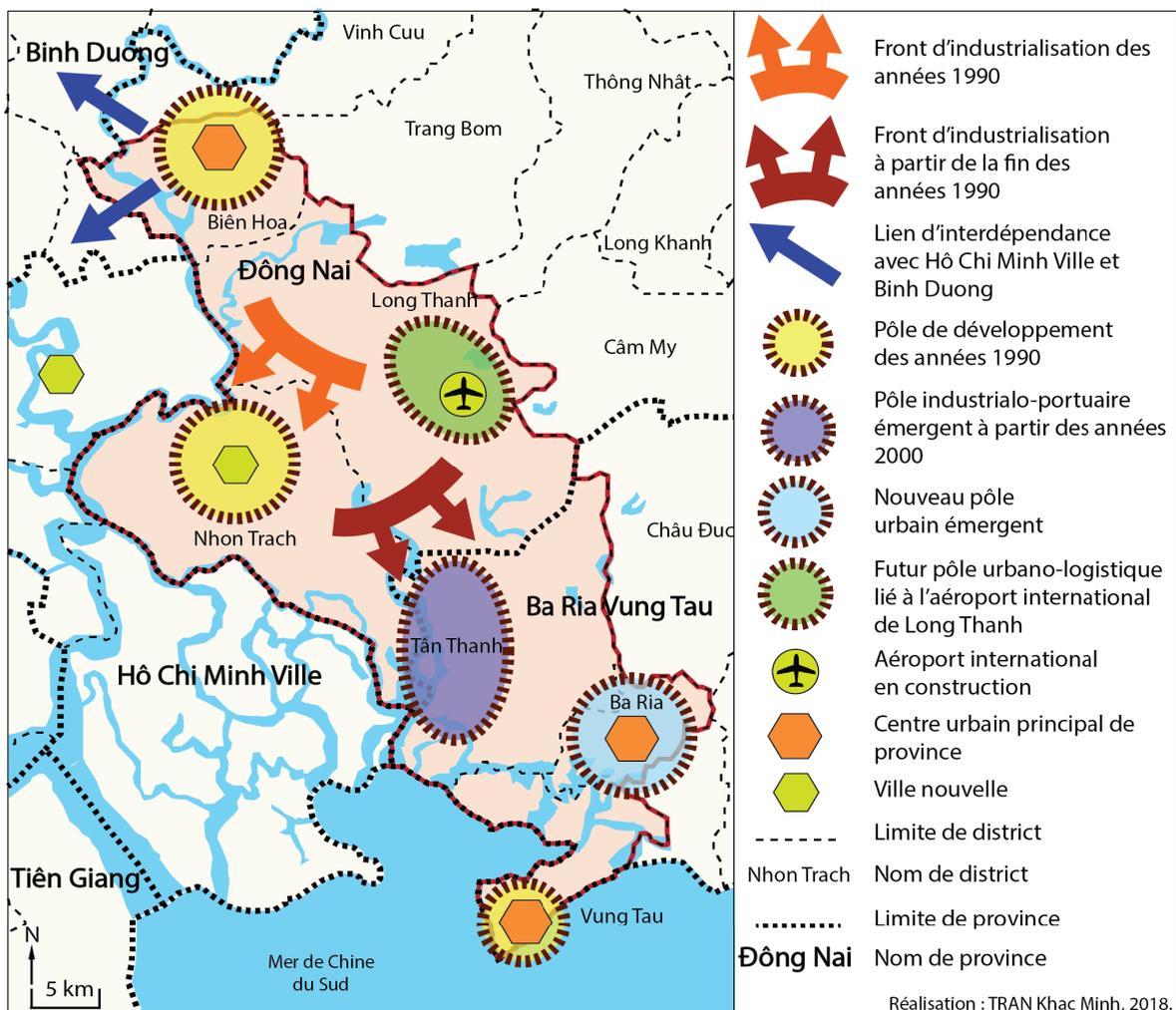
Source : Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đồng Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đồng Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hòa, publication du Comité populaire de Đồng Nai, 2014, 175 p ; Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 157.

Le développement spatial de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau est principalement cadré par la route nationale n° 51 (N51), par les autoroutes Hồ Chí Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (CT01) et My Phuoc-Tân Van (MP-TV). La proximité de la façade maritime et l'implantation de grands complexes portuaires font de cet axe de développement non seulement un nouveau pôle industriel, mais aussi la base logistique la plus importante de la région de Hồ Chí Minh Ville, notamment avec la création du futur aéroport international de Long Thanh.

Récemment relancé par le gouvernement central, le projet de l'aéroport international de Long Thanh doit contribuer à accélérer la métropolisation de Đồng Nai et de Ba Ria Vung Tau. Malgré plusieurs scénarios de développement prometteurs tracés par

l'État, ce mégaprojet est caractérisé par plusieurs limites structurelles et conjoncturelles. D'une part, ce projet, qui est pourtant extrêmement coûteux, n'est pas appuyé par des infrastructures de transport adéquates. À part des axes routiers de plus en plus saturés, aucun réseau de transport en commun n'est prévu pour relier le futur aéroport aux centres urbains de la région. D'autre part, le projet se heurte à la concurrence de l'aéroport de Tân Sơn Nhất de Hô Chi Minh Ville. Même si Tân Sơn Nhất est de plus en plus saturé, celui-ci est doté d'une localisation géographique avantageuse. Situé en plein centre-ville de Hô Chi Minh Ville, Tân Sơn Nhất restera au moins à moyen terme le hub aéroportuaire principal de la région.

Carte 16. Les dynamiques d'urbanisation et d'industrialisation du corridor Đông Nai-Ba Ria Vung Tau à partir des années 1990



Source : Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đồng Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hòa, publication du Comité populaire de Đông Nai, 2014, 175 p ; Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, p. 156 et 157.

III. La province de Binh Duong : une nouvelle centralité métropolitaine en concurrence avec Hô Chi Minh Ville ?

Les 15 dernières années d'industrialisation ont transformé Binh Duong, d'une province à prédominance rurale et agricole, en un nouveau centre urbano-industriel de la région de Hô Chi Minh Ville. L'émergence exceptionnelle de cette province s'explique par deux éléments fondamentaux.

Premièrement, il s'agit d'une volonté des autorités publiques dans l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de développement. Deuxièmement, l'industrialisation de Binh Duong se réalise de manière extrêmement accélérée. Ce processus particulier a permis à cette province de poursuivre le développement des industries de nouvelles technologies, tout en s'appuyant sur les dynamiques mondialisées apportées par les secteurs manufacturiers exportateurs. L'introduction de nouvelles fonctions de commandement et de formes urbaines mondialisées, conduite par les autorités provinciales, participe de manière déterminante au déclenchement de la métropolisation de Binh Duong.

1. L'émergence de Binh Duong ou un processus de développement territorialisé par les acteurs publics

En 1996, la province de Sông Be a été subdivisée en deux provinces : Binh Duong et Binh Phuoc³⁵⁰. Possédant un réseau d'infrastructures et une économie plus développées, Binh Duong connaît en effet une émergence plus rapide que sa province voisine de Binh Phuoc. Alors que Hô Chi Minh Ville est considéré par les politiciens comme le « tremplin » leur permettant d'accéder aux postes à hautes responsabilités, Binh Duong est connu pour le dynamisme de ses réseaux politiques locaux, qui transforme ce territoire en un fief de certains dirigeants du Parti. Un mandat réussi à Binh Duong permet à un homme politique local d'envisager son ascension à des échelons plus hauts au sein de l'État-Parti.

Nguyễn Minh Triết, secrétaire de la cellule du Parti de Hô Chi Minh Ville entre 2000-2006 et président de l'État entre 2006-2011, représente un des cas les plus exemplaires. Il a consolidé sa carrière politique à Sông Be dans les années 1990, avant de continuer à soutenir la classe politique de Binh Duong dans les années 2000. Étant secrétaire de la cellule du Parti de Sông Be entre 1991 et 1996, Triết a su profiter de la croissance économique de cette province générée par les réformes du *Đổi Mới*. L'homme fort de

³⁵⁰ En 1996, l'État vietnamien a décidé la dissolution de la province de Sông Be au profit de la création de celles de Binh Duong et de Binh Phuoc.

Sông Be a contribué à mettre en œuvre une industrialisation en lien avec l'urbanisation de cette province³⁵¹, une stratégie qui est actuellement poursuivie par les dirigeants de Binh Duong.

Quand il siégeait à la tête du Parti, Nguyễn Minh Triết a utilisé ses influences politiques au profit de son fief Binh Duong. Le développement exceptionnel de cette province et le renforcement de la classe politique locale laissent sous-entendre un rôle déterminant de Triết durant cette période, malgré une absence d'études approfondies sur la sphère politique de Binh Duong.

L'ancien président du Comité populaire de Binh Duong (2011-2015) Lê Thanh Cung représente le deuxième cas de figure de la classe politique de Binh Duong. Lê Thanh Cung, considéré par plusieurs fonctionnaires locaux comme l'un des meilleurs dirigeants de la province, a bâti sa carrière, son clan et ses influences politiques à Binh Duong. Alors que son rôle dans l'élaboration de la stratégie de développement de Binh Duong est incontestable, des pratiques d'abus de pouvoir ont cependant mis fin à sa carrière politique.

Durant les années 1990, les premiers conflits d'intérêts sont déclenchés entre le Comité populaire de Binh Duong et certains acteurs privés du développement. À la tête du département de l'Investissement et de la planification de Binh Duong, Lê Thanh Cung a engagé un bras de fer contre Huynh Uy Dung, l'homme d'affaires à la tête de la compagnie publique Thanh Lê³⁵². Huynh Uy Dung a ensuite créé la société privée Đai Nam, qui a investi dans certaines zones industrielles de Binh Duong et créé le parc à thème, l'un des complexes de loisir les plus grands du Vietnam (qui a été inauguré en 2008 et occupe plus de 450 ha). La création de la compagnie Đai Nam par Dung a contribué à aggraver la situation conflictuelle entre ces deux hommes forts de la province.

Durant les années 2000 et 2010, les conflits entre ces deux personnages ont atteint leur apogée avec l'invalidation du projet de la zone industrielle de Song Thân III par le Comité populaire provincial³⁵³. Au début des années 2010, le bras de fer que Lê Thanh Cung a engagé contre le parc à thème de Đai Nam possédé par Huynh Uy Dung a marqué une rupture définitive entre ces deux camps. Traduits en justice par Huynh Uy Dung, Lê Thanh Cung et le Comité populaire de Binh Duong sont devenus le symbole de l'abus du

³⁵¹ Entretien du 15 juin 2017 avec Monsieur M., ancien directeur de l'Institut de planification de Binh Duong.

³⁵² Entretien du 20 mai 2017 avec Monsieur L., fonctionnaire au Comité populaire du district de Di An (province de Binh Duong).

³⁵³ À côté de la compagnie publique Becamex, la compagnie Đai Nam de Huynh Uy Dung a investi dans le domaine de l'immobilier industriel, comme dans les zones industrielles Song Thân I, II et III.

pouvoir public au Vietnam pendant cette période. À la suite de l'encadrement désastreux de la province lors des manifestations anti-chinoises en 2014³⁵⁴, la légitimité de Lê Thanh Cung fut de plus en plus mise en cause. Le départ « très politique » de Lê Thanh Cung en 2015 a marqué la chute de ce dirigeant de Binh Duong.

Le dynamisme politique des autorités provinciales se traduit non seulement par des pratiques de pouvoir abusives et autoritaires, mais aussi par un volontarisme économique. La création et l'émergence de la compagnie publique Becamex, considérée comme le bras droit du Comité populaire, ont permis à Binh Duong d'orienter les dynamiques de développement au gré de ses stratégies. Possédant plusieurs filiales, Becamex est (est devenu ?) omniprésent dans l'économie de la province en s'impliquant dans de multiples domaines, allant de la construction d'infrastructures routières au développement de zones industrielles et de projets immobiliers. Becamex joue un rôle fondamental dans le processus d'industrialisation et dans le secteur immobilier de Binh Duong. L'orientation spatiale des axes de développement, l'organisation sectorielle de l'économie de Binh Duong, ainsi que l'introduction de nouvelles fonctions métropolitaines par Becamex, contribuent à métamorphoser l'ensemble de la province.

2. Une industrialisation accélérée en synergie avec un urbanisme de projet piloté par les autorités provinciales

L'industrialisation de la province de Binh Duong se caractérise d'abord par une croissance rapide de son secteur secondaire à partir des années 2000 (**tableau 9**). Entre 2005 et 2011, le PIB généré par le secteur industriel et de la construction de Binh Duong a connu une croissance de 400 %, augmentant de 9 492 (0,6 milliard de dollars) à 38 010 milliards de dongs (1,81 milliard de dollars). En 2011 et 2016, l'industrie de Binh Duong a connu une croissance encore plus exceptionnelle. Le PIB généré par le secteur secondaire a presque triplé entre 2011 et 2014, atteignant 111 882 milliards de dongs (5,23 milliards de dollars). Entre 2005 et 2016, le PIB généré par l'industrie et la construction a connu une croissance de 1 452 %. Pendant cette période, le secteur secondaire de la métropole de

³⁵⁴ Lors des opérations de la plate-forme de forage pétrolier HD-981 de la Chine en mai 2014 en Mer de Chine du Sud, une vague de mobilisation populaire a été déclenchée au Vietnam. À Binh Duong, la mobilisation populaire s'est transformée en émeutes violentes. Les émeutes, qui ont attiré des milliers d'ouvriers, ont eu lieu dans les districts du sud et du centre de la province, où se trouvent plusieurs zones industrielles. Les usines tenues par des entreprises chinoises, taiwanaises et hongkongaises ont été ciblées par les ouvriers manifestants. Ce mouvement a non seulement créé un choc politique au Vietnam mais aussi remis en cause la capacité de gestion du comité de Binh Duong.

Hô Chi Minh Ville a connu une croissance de 300 %, ce qui met en évidence le caractère exceptionnel de l'industrialisation de Binh Duong.

Au contraire de Hô Chi Minh Ville qui connaît une restructuration sectorielle au profit des activités tertiaires, l'industrie de Binh Duong représente toujours un poids fondamental dans l'économie de cette province. Entre 2005 et 2016, le secteur secondaire représente toujours plus de 60 % du PIB de la province. Pendant cette période, la part du secteur secondaire dans le PIB de Hô Chi Minh Ville a chuté de 48 % à 25 %. L'industrialisation de Binh Duong, jouant un rôle solide et déterminant, devient un des moteurs fondamentaux de l'émergence contemporaine de cette province.

Tableau 9. L'importance du secteur industriel et de la construction dans l'économie de la province de Binh Duong et son évolution entre 2005 et 2016

		2005	2008	2011	2014	2016
PIB	VND (milliard de dongs)	14 938	27 926	62 877	179 541	218 676
	USD (milliard de dollars)	0,94	1,60	2,99	8,39	9,63
Contribution du secteur industriel et de la construction	VND (milliard de dongs)	9492	18 099	38 010	111 882	137 874
	USD (milliard de dollars)	0,60	1,03	1,81	5,23	6,07
Part de l'industrie dans le PIB		63,54 %	64,81 %	60,45 %	62,32 %	63,05 %

Source : Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2009 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2009, 292 p ; Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2012 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2012, 355 p ; Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p.40.

Dans le cadre d'une stratégie d'intégration à l'économie mondiale³⁵⁵, l'investissement direct étranger contribue à déterminer l'ampleur et l'orientation sectorielle de l'industrialisation de Binh Duong. Entre 1996 et 2016, la province de Binh Duong a attiré, selon les sources statistiques officielles³⁵⁶, plus de 25,5 milliards de dollars

³⁵⁵ Département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, *Quy hoạch phát triển công nghiệp tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025* [Programme de développement du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025], Thu Dầu Môt, publication du département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, 2013, p. 7 ; Décision 3281/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement révisé du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025.

³⁵⁶ Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 75.

d'investissements directs étrangers dans le cadre de 3 087 projets. Les investissements directs étrangers ont particulièrement bénéficié au développement des industries manufacturières telles que le cuir, le textile, l'agro-alimentaire, l'électronique et les produits chimiques. Alors que les zones industrielles de première génération de Binh Duong (principalement situées dans les districts du sud) accueillent de nombreuses entreprises chinoises, taiwanaises et sud-coréennes investissant dans les industries légères (textile, cuir, agro-alimentaire...), les territoires émergents comme Thu Dâu Môt et Bêl Cat attirent de plus en plus des entreprises spécialisées en industries à forte valeur ajoutée. La zone industrielle VSIP II, située à proximité de la ville nouvelle de Binh Duong, a accueilli au début des années 2010 l'usine de l'entreprise japonaise Omron, considérée comme l'une des premières firmes d'électronique d'Asie. Entre 1988 et 2016, les zones industrielles de Binh Duong ont réussi à attirer plus de 19 milliards de dollars d'investissements directs étrangers, ce qui met en évidence le rôle des entreprises étrangères dans l'industrialisation de cette province³⁵⁷.

Sous l'effet d'investissements directs étrangers conséquents, le secteur secondaire non étatique devient le fer de lance de l'économie de Binh Duong. La production industrielle brute réalisée par les secteurs privé national et à investissements directs étrangers a connu une croissance de 230 % entre 2011 et 2016. Dépassant largement le secteur privé, le secteur à investissements directs étrangers représente 67,45 % de la production industrielle brute de Binh Duong en 2016³⁵⁸. L'industrialisation de Binh Duong, au contraire de celle de Hô Chi Minh Ville³⁵⁹, s'appuie essentiellement sur les dynamiques des acteurs étrangers, qui investissent massivement dans les zones industrielles de la province.

Un des résultats de la stratégie d'industrialisation globalisée que poursuit Binh Duong est une croissance rapide du secteur d'exportation. Entre 2011 et 2016, la valeur des exportations de la province est passée de 10,45 à 24,34 milliards de dollars. En 2016, les exportations de produits manufacturiers génèrent 19,15 milliards de dollars, soit 79 % du PIB généré par le secteur des exportations à Binh Duong.

³⁵⁷ Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 75, 76 et 77.

³⁵⁸ En 2016, le secteur privé national et celui à investissements étrangers ont généré respectivement 251 000 et 530 000 milliards de dollars (11,05 et 23,34 milliards de dollars). Ces deux secteurs représentent 99,46 % de la production industrielle brute de la province de Binh Duong.

³⁵⁹ Le secteur secondaire de la métropole de Hô Chi Minh Ville s'appuie sur l'importance des acteurs privés vietnamiens qui totalisent 50,9 % de la production industrielle brute de la ville-province en 2016. En 2011 et 2016, le secteur à investissements directs étrangers ne représente plus que de 30 % du secteur secondaire de cette métropole.

Général en 2016 un PIB équivalant à 22,5 % de celui de Hô Chi Minh Ville, la province de Binh Duong possède un secteur d'exportation fort et comparable à celui de Hô Chi Minh Ville (**tableau 10**). L'industrie de Binh Duong est aussi caractérisée par une dépendance fondamentale envers les importations de matières premières et d'équipements de production. Les importations de matières premières et celles d'équipements de production ont par exemple atteint respectivement 18 et 2,4 milliards de dollars en 2016, soit 99,5 % des importations réalisées par la province. En 2016, la province a importé plus de 2,4 milliards de dollars de matières premières, destinées aux secteurs du textile et du cuir, ainsi que plus de 1,7 million de tonnes d'acier³⁶⁰.

Tableau 10. L'importance des exportations dans l'économie de Binh Duong en 2016

	Province de Binh Duong	Hô Chi Minh Ville
PIB en 2016 (milliard de dollars)	9,63	42,75
Valeurs des exportations réalisées en 2016 (milliard de dollars)	24,34	29,33

Source : Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 287 ; Hô Chi Minh Ville Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh Ville*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2016, p. 246.

Représentant la dernière période de l'industrialisation vietnamienne, le secteur secondaire de Binh Duong se caractérise par l'absence de zones franches et par le poids déterminant de zones industrielles de type «classique». Les zones industrielles se développent majoritairement dans les districts urbains du sud et du centre de la province (**photos 14 et 15**).

Le réseau des zones industrielles de Binh Duong se structure à partir de deux fronts d'industrialisation successifs, qui incarnent deux stratégies de développement différentes. Avant les années 2010, Hô Chi Minh Ville est considéré, dans le programme de développement socio-économique jusqu'en 2020 de Binh Duong³⁶¹, comme le premier pôle industriel de la région. L'objectif de Binh Duong est, selon ce programme, de développer des filières industrielles et une main-d'œuvre qualifiée au service du secteur secondaire de

³⁶⁰ Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 292.

³⁶¹ Décision 81/QĐ-TTg/2007, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la province de Binh Duong jusqu'en 2020.

la ville-province. À partir des années 2010, Binh Duong se définit désormais comme un nouveau pôle urbano-industriel, qui entre en concurrence avec la métropole de Hô Chi Minh Ville³⁶².

L'évolution de la stratégie de développement de cette province émergente se traduit par les dynamiques de deux fronts d'industrialisation et d'urbanisation successifs (**illustration 13**). De la dépendance à la concurrence métropolitaine, l'industrialisation de Binh Duong contribue à transformer en profondeur le tissu urbain, économique et social de ses districts du sud et du centre.

Photo 14. L'usine coréenne de Kumho Tire (spécialisée en fabrication de pneus) dans la zone industrielle de My Phuoc II de la ville nouvelle de My Phuoc (province de Binh Duong)



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2016.

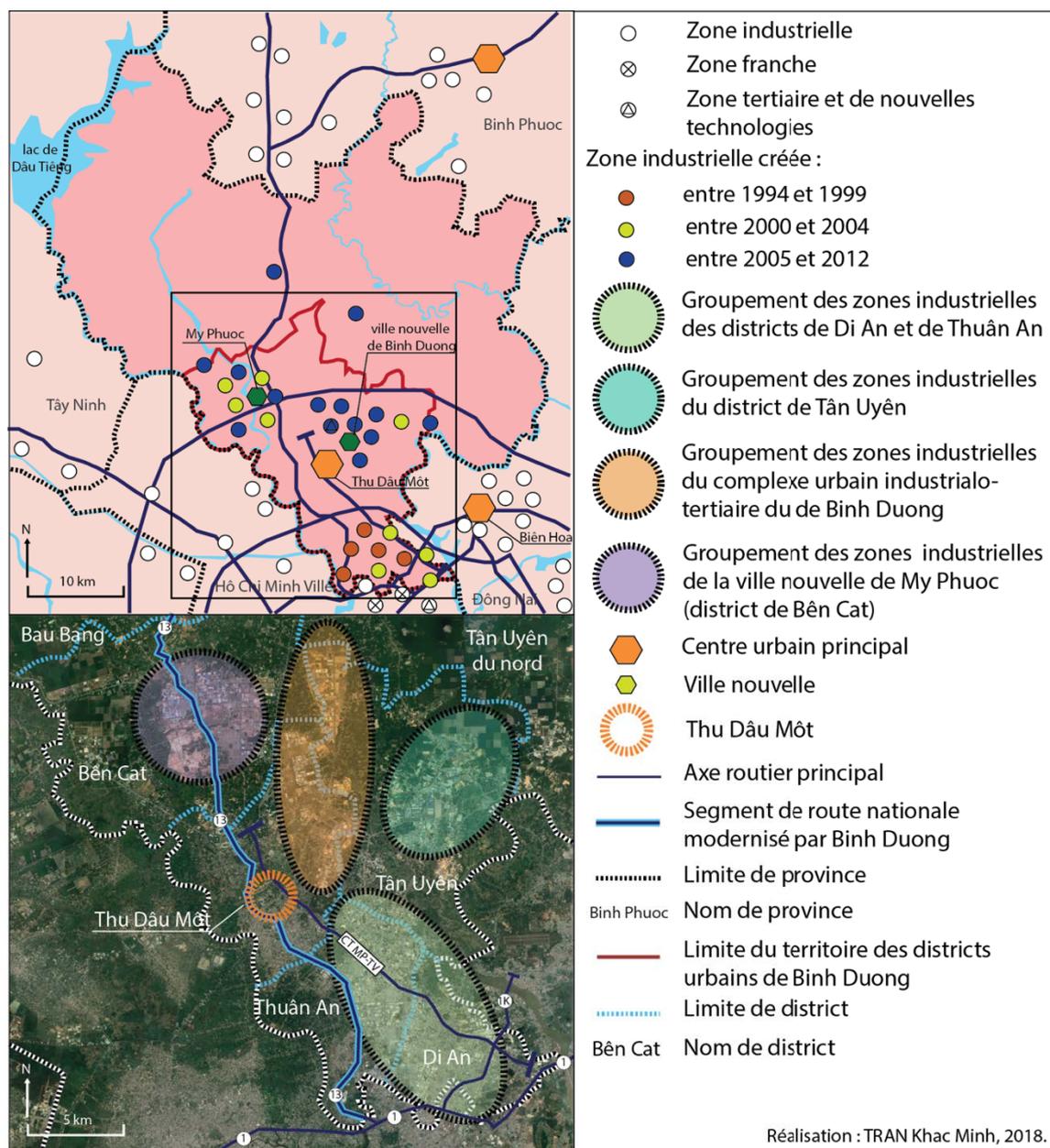
Photo 15. Le centre de gestion de la zone tertiaire et de nouvelles technologies MapleTree (ville nouvelle de Binh Duong)



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2018.

³⁶² Décision 3281/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement révisé du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025.

Illustration 13. L'industrialisation de Binh Duong et la répartition spatiale de ses zones industrielles



Source : Département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, *Quy hoạch phát triển công nghiệp tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025* [Programme de développement du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2025], Thu Dầu Môt, publication du département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, 2013, 136 p ; Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, 485 p ; Google Earth, 2018.

L'émergence contemporaine de la province de Binh Duong bénéficie de certains pôles industriels. Pendant les années 1990, le développement du pôle industriel du sud de la province a permis non seulement d'urbaniser de Di An et de Thuận An, mais aussi de renforcer des liens spatiaux de synergie avec les districts de l'est de Hô Chi Minh Ville et avec la ville de Biên Hoa (province de Đông Nai). À partir des années 2000, la création de nouveaux pôles de développement au centre de la province a redéfini les dynamiques de l'émergence de Binh Duong.

Le premier front d'industrialisation, actif entre 1995 et 2003, a conduit à la création de 11 zones industrielles, se trouvant majoritairement dans les districts du sud de Thuận An et Di An (**tableau 11**). Inscrite dans les stratégies de développement des années 1990 et 2000, l'industrialisation des districts du sud de Binh Duong s'appuie sur une synergie économique régionale. Des liens d'échanges et de coopération se tissent entre ce territoire, les districts de l'est de Hồ Chí Minh Ville et les districts de l'ouest de Đông Nai. Binh Duong, en bénéficiant des dynamiques d'industrialisation de ses deux provinces voisines, s'intègre progressivement dans la dorsale industrielle de la région de Hồ Chí Minh Ville.

Tableau 11. Les caractéristiques principales des zones industrielles créées entre 1995 et 2003 à Binh Duong

N°	Nom de zone industrielle	Année d'ouverture	Localisation	Superficie (ha)	Taux de remplissage en 2016 (%)
1	Song Thân I	1995	Di An	178,01	100
2	Việt Hương	1995	Thuận An	36,064	100
3	Đông An	1996	Thuận An	122,43	100
4	Song Thân II	1996	Di An	279,27	96
5	VSIP I	1996	Thuận An	500	100
6	Tân Đông Hiệp A	2000	Di An	52,86	100
7	My Phước	2002	Bên Cát	376,92	87
8	Tân Đông Hiệp B	2002	Di An	162,92	77
9	Bình An	2003	Di An	25,9	96
10	Bình Dương	2003	Di An	16,5	97
11	Việt Hương II	2003	Bên Cát	250	73

Source : Comité de gestion des zones industrielles de Binh Duong, « Thông tin các khu công nghiệp tỉnh Bình Dương » [Les informations sur les zones industrielles de Binh Duong], <https://kcn.binhduong.gov.vn/Lists/ThongTinCacKCN/tongquat.aspx>, consulté le 11/05/2018 ; Paddi, 2016.

À partir du milieu des années 2000, la province de Binh Duong a créé un deuxième front d'industrialisation, qui correspond à la réorientation progressive de sa stratégie de développement. Le deuxième front d'industrialisation a conduit à la création de 17 zones industrielles dans les districts du centre de Bễn Cat, Tân Uyễn et de la ville-chef-lieu de Thu Dâu Môt (**tableau 12**).

La création de ces 17 zones industrielles incarne un véritable changement dans la stratégie d'industrialisation. D'une part, la superficie moyenne d'une zone industrielle issue du deuxième front d'industrialisation est de 359,6 ha, ce qui est nettement supérieur à celle d'une zone industrielle issue du premier front (181,9 ha). Entre 2003 et 2012, 6500 ha de zones industrielles ont été créés dans les districts du centre de Bễn Cat et de Tân Uyễn et dans à la ville de Thu Dâu Môt. Par rapport aux 1700 ha occupés par les zones industrielles du sud, ce nouveau territoire industriel devient un véritable pôle de croissance pour Binh Duong.

D'autre part, on peut observer une réorientation sectorielle des zones industrielles issues du deuxième front d'industrialisation. Alors que les zones industrielles du sud de la province s'appuient essentiellement sur des filières manufacturières légères (agro-alimentaire, textile, cuir, meubles en bois), on commence à observer l'implantation de filières à valeur ajoutée plus importante (électronique, produits chimiques, mécanique exacte...) dans les districts du centre de Binh Duong. La création de la zone de nouvelles technologies et tertiaire MapleTree (**photo 15**), située dans ville nouvelle de Binh Duong (ville de Thu Dâu Môt) représente un des cas exemplaires de processus de réorientation sectorielle. Aujourd'hui, cette zone d'activités accueille pourtant quelques entreprises spécialisées dans la fabrication d'équipements électriques et d'emballages plastiques. Par ailleurs, les zones industrielles du sud, saturées et confrontées à de multiples problèmes de congestion et de pollution, sont progressivement restructurées et délocalisées vers les districts du nord de Binh Duong³⁶³.

³⁶³ Département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, *Quy hoạch phát triển công nghiệp tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025* [Programme de développement du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025], Thu Dâu Môt, publication du département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, 2013, p. 113.

Tableau 12. Les caractéristiques principales des zones industrielles créées à partir de 2004 à Binh Duong

N°	Nom de zone industrielle	Année d'ouverture	Localisation	Superficie (ha)	Taux de remplissage (%)
1	Mai Trung	2004	Bên Cat	50,55	65
2	Nam Tân Uyên	2004	Tân Uyên	330,51	90
3	Thoi Hoa	2004	Bên Cat	202	Absence
4	Đai Đàng	2005	Thu Dầu Môt	274,35	46
5	Kim Huy	2005	Thu Dầu Môt	213,63	51
6	My Phuoc II	2005	Bên Cat	477,39	99
7	Phu Tân	2005	Thu Dầu Môt	133	Absence
8	Rach Bap	2005	Bên Cat	278,6	8
9	Song Thân III	2005	Tân Uyên	533,846	67
10	Đông An II	2006	Thu Dầu Môt	158,113	87
11	My Phuoc III	2006	Bên Cat	997,71	51
12	VSIP II	2006	Thuận An	325	98
13	Bau Bang	2007	Bên Cat	997,74	17
14	Đât Cuộc	2007	Tân Uyên	212,84	38
15	Protrade	2007	Bên Cat	500,06	20
16	MapleTree	2010	Thu Dầu Môt	74,8	Absence
17	Tân Binh	2012	Tân Uyên du Nord	352,49	Absence

Source : Comité de gestion des zones industrielles de Binh Duong, « Thông tin các khu công nghiệp tỉnh Binh Duong » [Les informations sur les zones industrielles de Binh Duong], <https://kcn.binhduong.gov.vn/Lists/ThongTinCacKCN/tongquat.aspx>, consulté le 11/05/2018 ; Paddi, 2016.

Le développement urbain, en lien étroit avec l'industrialisation, représente le principal levier de la stratégie d'émergence métropolitaine de Binh Duong. L'urbanisation en synergie avec l'industrialisation de cette province, datant des années 1990, se caractérise par deux dynamiques principales : d'un côté, une urbanisation spontanée liée à l'implantation de zones industrielles et, de l'autre, un urbanisme de projet associé à l'industrialisation associée à la création de villes nouvelles. Ces deux dynamiques s'imbriquent, se juxtaposent et s'influencent l'une l'autre dans l'émergence urbano-industrielle des districts du sud et du centre de la province.

Correspondant au premier front d'industrialisation, les districts urbains du sud de Binh Duong se développent sous l'influence d'une urbanisation autoproduite et spontanée liée à l'implantation de zones industrielles. Entre 2005 et 2016³⁶⁴, la population de Di An et celle de Thuân An a presque doublé, passant respectivement de 207 000 à 390 000 et de 248 000 à 470 000 habitants³⁶⁵.

Avec un taux d'urbanisation dépassant 99,9 % en 2016³⁶⁶, Di An et Thuan An sont les districts les plus urbanisés de la province³⁶⁷. Le caractère autoproduit et spontané de l'urbanisation du sud de Binh Duong se traduit également par une densification importante. En 2016, les densités de population des deux districts méridionaux de Di An et Thuan An atteignent respectivement 6 509 et 5 617 hab/km², dépassant largement Bê n Cat (987 hab/km²), Tân Uyê n (1 239 hab/km²) et Thu Dâu Môt (2 503 hab/km²)³⁶⁸.

Sous l'effet d'une industrialisation accélérée et spatialement concentrée, l'urbanisation du sud de Binh Duong se caractérise par une prolifération de formes urbaines autoproduites, comme les maisons-compartiments et les dortoirs ouvriers dans les secteurs limitrophes de zones industrielles. Malgré la création de multiples projets immobiliers ces dernières années, l'urbanisation autoproduite et spontanée continue de jouer un rôle fondamental dans l'émergence des districts méridionaux de Binh Duong (**illustration 14**).

³⁶⁴ Cette analyse utilise des données datées entre 2005 et 2016 en raison de l'indisponibilité des sources statistiques datées avant 2004.

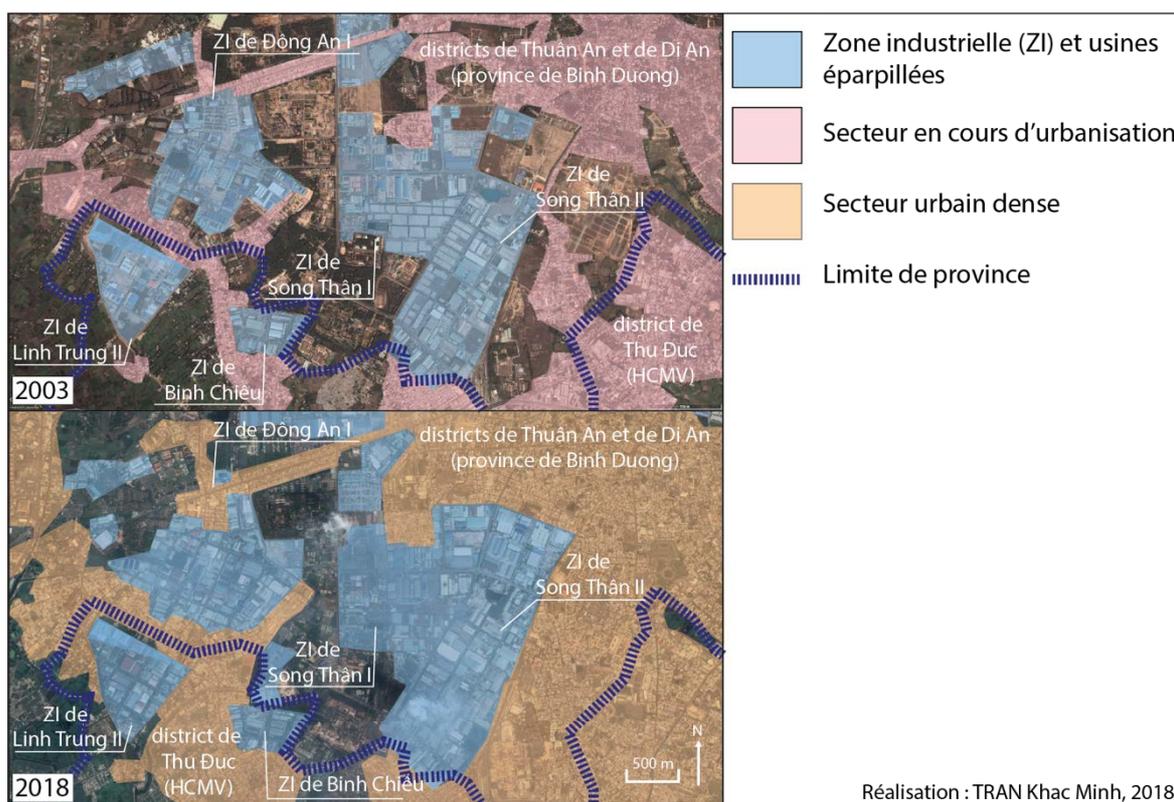
³⁶⁵ Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2009 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2009, p. 27 ; Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 25.

³⁶⁶ Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 28.

³⁶⁷ Le niveau d'urbanisation des districts de Di An et de Thuân An, qui représentent seulement 5,35 % de la superficie de Binh Duong, dépasse largement les autres districts urbains de Tân Uyê n (67 %) et de Bê n Cat (78 %).

³⁶⁸ Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, p. 25.

Illustration 14. Le développement urbain et industriel en continuité entre le district de Thu Đức (Hô Chi Minh Ville) et les districts de Di An et de Thuận An (Binh Duong)



Source : Google Earth, 2003 et 2018.

Avec le développement de zones industrielles, les périphéries du sud de Binh Duong entrent dans un processus de densification accélérée. En parallèle d’une urbanisation peu planifiée et menée de manière autonome par les habitants locaux, on peut observer le développement d’un certain zonage fonctionnel dans ce secteur au début des années 2000. La création des secteurs de lotissements en dehors du périmètre des zones industrielles favorise un développement urbain plus encadré. Malgré ces efforts, le processus de densification urbaine a transformé les districts du sud de Binh Duong en l’une des zones les plus denses de la région de Hô Chi Minh Ville.

Correspondant au deuxième front d’industrialisation, l’émergence des districts du centre (Bên Cát, Tân Uyên et Thu Dầu Môt) est également liée à un développement accéléré de l’urbanisme de projet à Binh Duong à partir du milieu des années 2000. La société publique Becamex, considérée comme le bras droit du Comité populaire de Binh Duong, joue un rôle de plus en plus important dans le développement urbain et économique de cette province.

Fin 2014, la province de Binh Duong compte 132 projets immobiliers de plus de 5 ha et 76 projets de logements sociaux³⁶⁹. Parmi ces 132 projets immobiliers, 47 sont investis

³⁶⁹ Centre de recherche sur l’habitat et sur l’immobilier de Binh Duong, *Chương trình phát triển nhà ở tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030* [Programme du développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu’en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt,

par des promoteurs publics, notamment par la société Becamex, 10 par des comités populaires de districts et 75 par des promoteurs privés. Grâce à des ressources foncières encore abondantes, les promoteurs immobiliers privilégient la construction de complexes résidentiels de faible hauteur, comme des complexes de maisons-compartiments modernisées et de villas³⁷⁰.

Les projets immobiliers se développent souvent dans le cadre de grands projets urbano-industriels. La ville nouvelle industrielle de My Phuoc et la ville nouvelle de Binh Duong sont les deux mégaprojets les plus emblématiques, qui déterminent l'orientation spatiale des dynamiques d'urbanisation de cette province.

La création de la ville nouvelle industrielle de My Phuoc en 2002³⁷¹ a marqué un changement paradigmatique dans la stratégie de développement de Binh Duong. Pour le Comité populaire de Binh Duong, l'adoption du modèle de la ville nouvelle industrielle représente une des meilleures stratégies pour concilier l'industrialisation et l'urbanisme de projet. Le développement de My Phuoc s'inscrit également dans une stratégie spatiale visant à déterminer une nouvelle orientation spatiale de l'urbanisation de Binh Duong. En affichant une volonté d'abandonner une stratégie économique en interdépendance avec Hô Chi Minh Ville, le Comité populaire de Binh Duong considère My Phuoc comme un nouveau pôle de croissance structurant de la province³⁷². Inscrite dans une nouvelle stratégie de développement, cette ville nouvelle contribue à structurer un nouvel axe provincial de croissance selon la direction nord-ouest/sud-est.

Pris en charge par la société publique Becamex, le développement du projet de My Phuoc s'appuie sur la construction de cinq zones industrielles (My Phuoc I, II, III, Thoi Hoa et Bau Bang). Dans le cadre de ce projet, 3 000 ha sont destinés aux zones

publication du Comité populaire de Binh Duong, 2014, p. 31 et 32 ; Décision 4290/QĐ-UBND/2014, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

³⁷⁰ Dans le cadre de ces 132 projets, qui occupent une surface totale de 8955 ha, les promoteurs prévoient la construction de 221 960 logements, dont 26,8 % sont des condominiums de grande hauteur et 73,2 % sont des maisons de compartiment et des villas.

³⁷¹ Décision 452/QĐ-TTg/2002, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du projet de développement et de commercialisation de la zone industrielle de My Phuoc, province de Binh Duong.

³⁷² Décision 1701/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 ; Décision 1885/QĐ-UBND/2015, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du schéma directeur 1/10 000 de Bèn Cat jusqu'en 2030 avec des orientations pour 2050 ; Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Binh Duong đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, p. 61.

industrielles, alors que 3 200 le sont au développement urbain³⁷³. Considéré comme une nouvelle centralité urbano-industrielle située au centre de la province, le projet de My Phuoc a pour vocation d'accueillir 240 000 habitants et 158 000 travailleurs permanents³⁷⁴. En parallèle de la création de multiples projets immobiliers, les zones industrielles de My Phuoc ont réussi à attirer 2,8 milliards de dollars d'investissements dans le cadre de 380 projets³⁷⁵. La ville nouvelle de My Phuoc devient un véritable fer de lance de l'industrie manufacturière mondialisée provinciale.

À partir des années 2010, le mégaprojet de ville nouvelle de Binh Duong, qui se différencie fondamentalement de celui de My Phuoc, a ouvert un nouveau chapitre de l'urbanisation de Binh Duong. Non seulement associée à l'industrialisation, la ville nouvelle de Binh Duong devient un avant-poste de la métropolisation de cette province (**illustration 15**). Approuvé en 2005 par le Premier ministre Phan Van Khai³⁷⁶, le mégaprojet du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong, dont la ville nouvelle de Binh Duong est la composante principale, est entièrement pris en charge par la société publique Becamex³⁷⁷.

³⁷³ Becamex, « Khu công nghiệp Mỹ Phước » [Zone industrielle de My Phuoc], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/my-phuoc-industrial-park>, consulté le 30/04/2018.

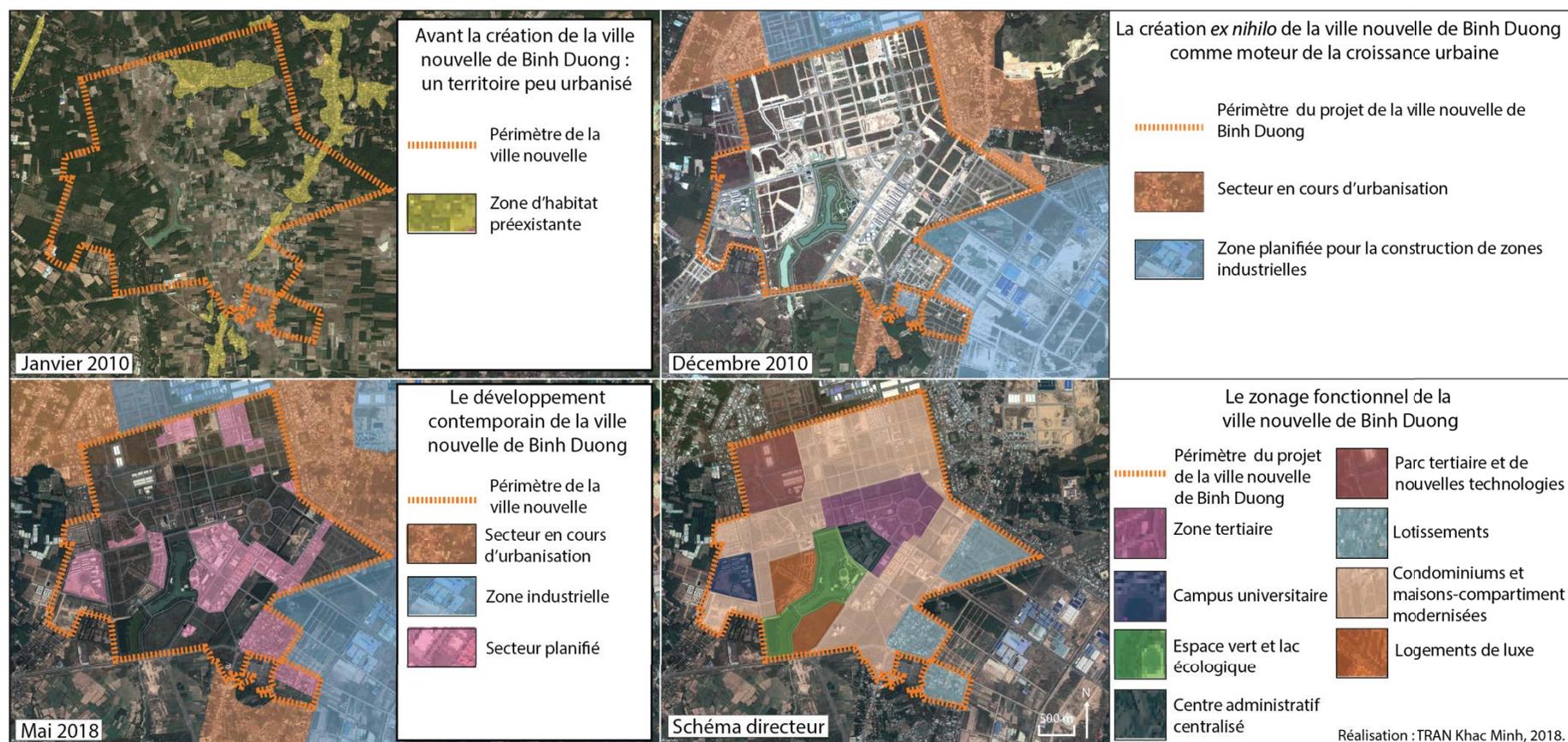
³⁷⁴ Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, p. 235.

³⁷⁵ Becamex, « Khu công nghiệp Mỹ Phước » [Zone industrielle de My Phuoc], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/my-phuoc-industrial-park>, consulté le 30/04/2018.

³⁷⁶ Décision 912/QĐ-TTg/2005, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du projet d'investissement et de développement du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong.

³⁷⁷ Décision 126/QĐ-UBND/2006, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur le transfert du développement et de la gestion du projet de complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong.

Illustration 15. Le développement de la ville nouvelle de Binh Duong et son zonage fonctionnel



Source : Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, *Binh Duong New City, Vietnam. Master plan review and urban design*, Thu Dầu Môt, Becamex, 127 p ; Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dầu Môt, Becamex, 20 p ; Google Earth, 2010 et 2018.

En parallèle de son zonage fonctionnel strictement planifié, le développement de la ville nouvelle de Binh Duong a permis de déclencher un processus de densification accélérée des secteurs voisins à partir des années 2010. Entre 2010 et 2018, les secteurs situés en dehors de la ville nouvelle se transforment de zones rurales faiblement peuplées en nouvelles zones périurbaines denses, qui sont économiquement et spatialement liées à la ville nouvelle. La création de cette ville nouvelle a par exemple redynamisé le marché foncier et immobilier de ses secteurs voisins. On peut observer également un développement rapide du secteur du logement locatif et des services de base, qui sont destinés aux ouvriers employés des zones industrielles situées à proximité de la ville nouvelle.

Photo 16. Le nouveau centre politico-administratif de Binh Duong (ville nouvelle de Binh Duong, Thu Dau Mot)



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2016.

Construit à titre gratuit par la société Becamex, le centre politico-administratif de la ville nouvelle de Binh Duong accueille aujourd'hui le Comité populaire de la province et ses départements techniques. Situé au centre de la ville nouvelle, ce bâtiment se démarque, par son architecture et sa dimension, du reste du paysage urbain. Cet édifice public est le symbole de la réussite de Binh Duong et de l'alliance solide entre le Comité populaire et la société Becamex.

Photo 17. Le projet immobilier Midori Park dans la ville nouvelle de Binh Duong



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2017.

Située à proximité de la zone industrielle Song Tân II, cette zone urbaine nouvelle est l'un des plus grands projets immobiliers de la ville nouvelle de Binh Duong. Investie par la joint-venture vietnamo-japonaise Becamex-Tokyu, la construction de Midori Park s'étend sur plusieurs phases, ce qui doit permettre de mettre plusieurs centaines de logements sur le marché immobilier de Binh Duong.

Photo 18. Le complexe de logements sociaux de Đinh Hoa, situé en périphérie de la ville nouvelle de Binh Duong



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2017.

Plusieurs projets de logements sociaux, comme celui de Đinh Hoa, sont aujourd'hui construits dans les périphéries de la ville nouvelle de Binh Duong. Ces complexes, pris en charge par Becamex, se composent des condominiums de moins de six étages. Les appartements, dont le prix est autour de 100 millions de dongs (plus de 4 000 dollars), sont architecturalement simples et spatialement compacts (la surface habitable des appartements varie entre 30 et 40 m²).

Étendu sur le territoire des districts urbains de Bêñ Cat, de Tân Uyên et de la ville de Thu Dâu Môt, le complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong (**photos 16, 17 et 18**) occupe une superficie de 4 196 ha³⁷⁸. Dans le cadre de ce mégaprojet, six zones industrielles (VSIP II, Song Thân III, Đai Đàng, Phu Gia, Đông An et Kim Huy), dont les constructions s'étendent sur 1 800 ha, ont été créées. La ville nouvelle de Binh Duong, qui occupe une surface de 1 124 ha, représente la composante urbaine principale de ce mégaprojet. Selon le schéma directeur révisé de la ville nouvelle de Binh Duong de 2014³⁷⁹, 621 ha seront destinés au secteur résidentiel (55,2 % de la surface totale), 195 aux commerces (17,3 % de la surface totale), 183 aux édifices et services publics (16,3 %), et 124 aux espaces verts (11,2 % de la surface totale).

La différence fondamentale de la ville nouvelle de Binh Duong par rapport à celle de My Phuoc se trouve dans l'absence de zones industrielles dans son périmètre. Le fonctionnement de cette ville nouvelle s'appuie essentiellement sur un secteur résidentiel dominé par des projets immobiliers soigneusement planifiés, sur des fonctions de commandement et sur l'introduction d'activités tertiaires et de nouvelles technologies. Le centre-ville est destiné à la construction d'un nouveau centre administratif de la province et d'immeubles de bureaux accueillant les sièges sociaux, les banques et les services aux entreprises, alors que le parc tertiaire et de nouvelles technologies MapleTree occupe un terrain de 75 ha au nord-est de la ville nouvelle de Binh Duong. La répartition spatiale de ces activités représente une logique de commandement centralisé selon laquelle la province cherche à polariser ses atouts économiques dans un mégaprojet. Ces nouvelles fonctions de commandement doivent permettre non seulement de renforcer la gestion administrative de la province sur ses districts mais aussi de gérer les flux de capitaux et les dynamiques de production des zones industrielles de Binh Duong.

Sous l'effet de la mise en place d'une stratégie économique et d'aménagement territorial d'envergure, les périphéries de la province de Binh Duong se développent au gré des fronts d'industrialisation successifs. De l'urbanisation autoproduite et spontanée à l'urbanisme de projet, les périphéries de la province témoignent de l'émergence d'une mosaïque de formes urbaines et de logiques de développement. La mise en place d'une stratégie de métropolisation permet à Binh Duong non seulement de moderniser son secteur

³⁷⁸ Becamex, « Khu liên hợp công nghiệp-đô thị-dịch vụ Bình Duong »[Complex urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/binh-duong-industrial-service-and-residential-complex>, consulté le 30/04/2018.

³⁷⁹ Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dâu Môt, Becamex, p. 1.

secondaire, mais aussi de transformer en profondeur son territoire urbain. À travers le développement fulgurant que connaît Binh Duong ces deux dernières décennies, le rôle des acteurs publics, politiques ou économiques devient incontournable dans l'émergence contemporaine de cette province.

3. De nouveaux modèles de développement et les infrastructures au service de la métropolisation

Le développement accéléré de la province de Binh Duong à partir des années 2000 est le fruit de stratégies ambitieuses et innovantes élaborées par le Comité populaire. Les nouvelles stratégies de développement élaborées durant cette période s'inscrivent dans une logique de mise en concurrence interprovinciale, notamment avec la métropole de Hô Chi Minh Ville. Dans l'objectif de devenir une centralité urbano-industrielle régionale, la province a produit certains concepts clés de développement, qui ont contribué à déterminer la trajectoire d'émergence de Binh Duong ces quinze dernières années. La société publique Becamex joue un rôle fondamental, non seulement dans la conceptualisation de nouveaux modèles de développement, mais aussi dans leur réalisation.

En premier lieu, Becamex est chargée par le Comité populaire de Binh Duong d'élaborer une stratégie de métropolisation, connue sous le nom de « Binh Duong smart region ». La stratégie visant à transformer Binh Duong en une nouvelle ville-province « intelligente » s'appuie essentiellement sur une articulation des liens de production, de transfert technologique et de coopération entre trois secteurs : les autorités chargées de fonctions décisionnelles ; les institutions de recherche et d'enseignement et les entreprises³⁸⁰. Cherchant à construire une chaîne de production intégrée, qui s'appuie sur les secteurs tertiaires et de nouvelles technologies, la stratégie de « ville-province intelligente » consiste également à donner une image mondiale et métropolitaine à Binh Duong³⁸¹. Le développement de la ville nouvelle de Binh Duong représente le projet le plus emblématique montrant la volonté du Comité populaire d'appliquer le concept de « ville intelligente » dans le développement territorial de Binh Duong.

En deuxième lieu, le Comité populaire de Binh Duong, à l'aide de Becamex, met en place sa propre stratégie de construction régionale. Au contraire des dynamiques de

³⁸⁰ Becamex, *Binh Duong Navigator 2021 Đề án phát triển kinh tế - xã hội Bình Dương, triển khai mô hình hợp tác Ba Nhà, hướng tới Đô thị Thông minh* [Binh Duong Navigator 2021. Programme de développement socio-économique de Binh Duong, mise en place du modèle de coopération « 3 acteurs » et construction de la ville intelligente], Thu Dầu Môt, publication du Comité populaire de Binh Duong, 2016, p. 9 et 10.

³⁸¹ Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

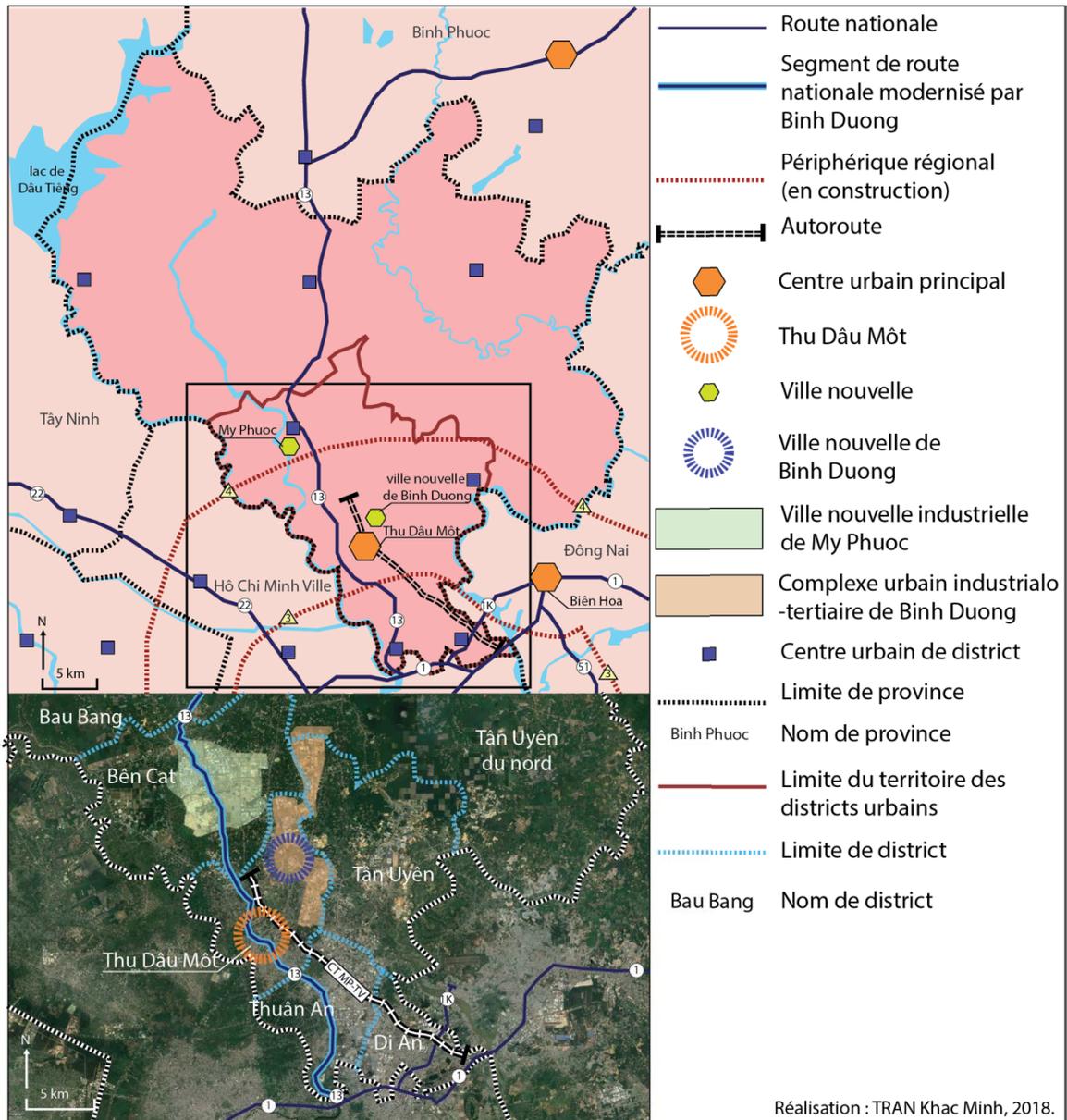
construction régionale en direction de la façade maritime, Binh Duong tisse des liens de coopération avec la province frontalière de Binh Phuoc. La création du complexe urbain industrialo-tertiaire de Becamex-Binh Phuoc s'inscrit dans cette stratégie de développement régional. Entièrement pris en charge par Becamex, le projet, qui s'étend sur une superficie de 4 633 ha, exige un montant d'investissements de l'ordre de 20 000 milliards de dongs³⁸².

Daté de 2015, le complexe urbain industrialo-tertiaire de Becamex-Binh Phuoc se considère comme le frère cadet du projet de la ville nouvelle de My Phuoc. Associant l'urbanisme de projet et l'industrialisation, ce projet s'appuie sur un développement en tandem entre une zone industrielle de 2 448 ha et un noyau urbain de 2 185 ha, qui est essentiellement destiné à la promotion immobilière.

En parallèle de ces éléments conceptuels, l'émergence de Binh Duong s'appuie sur un processus de restructuration et de densification du réseau provincial d'infrastructures (**illustration 16**). Le réseau routier de Binh Duong s'oriente selon trois axes principaux : l'axe nord-sud (route nationale n° 13) ; l'axe nord-ouest/sud-est (qui suit l'autoroute My Phuoc-Tân Van) ; l'axe est-ouest (qui suit le troisième périphérique régional).

³⁸² Thai Hoang, « Đầu tư 3.700 tỉ vào KCN Becamex Bình Phước » [Investissements de plus de 3 700 milliards de dong dans la zone industrielle de Becamex Binh Phuoc], *Vietnambiz*, 19/10/2017 ; Zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc, <https://becamexbinhphuoc.vn/>, consulté le 01/05/2018 ; Décision 2793/QĐ-UBND/2008, Décision du Comité populaire de la province de Binh Phuoc sur l'approbation du schéma directeur de la zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc.

Illustration 16. Les districts du centre et du sud (Di An, Thuận An, Thu Dầu Môt, Bền Cat, Tân Uyên) au centre de la structuration du réseau de transport de Binh Duong



Réalisation : TRAN Khắc Minh, 2018.

Source : Décision 3247/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l’approbation du programme de développement du secteur du transport de Binh Duong jusqu’en 2020 avec des orientations pour 2030 ; Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Duong đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu’en 2020 avec des orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, 485 p.

À côté des districts du sud de Di An et de Thuận An, qui sont relativement bien desservis, les districts du centre de Binh Duong n’ont été liés à la dorsale industrielle régionale que par la route nationale n° 13 (N13). À partir des années 2000, la modernisation des portions de la route nationale n° 13 et la construction de l’autoroute My Phuoc-Tân Van (CTMP-TV) ont amélioré l’interconnexion entre Binh Duong et les provinces voisines. La construction de l’autoroute My Phuoc-Tân Van a également tracé un nouvel axe de développement pour la province, en la reliant directement à Đông Nai sans passer par les axes routiers saturés de Hồ Chí Minh Ville.

Avant la révision du schéma directeur du réseau de transport de Binh Duong en 2013³⁸³, la route nationale n° 13 était considérée comme le premier axe de communication de la province³⁸⁴. Les autorités provinciales et la société Becamex ont lancé des opérations de modernisation de cette route nationale durant les années 2000. Rebaptisées « Boulevard de Binh Duong », les portions de la route nationale n° 13 sur le territoire de Binh Duong ont été modernisées dans le cadre des projets BOT pris en charge par Becamex. Contrairement aux portions de plus en plus saturées de quatre à six voies situées sur le territoire de Hồ Chí Minh Ville, les portions modernisées de six à huit voies du Boulevard de Binh Duong ont pu permettre le décongestionnement de cet axe routier régional. Grâce à cette modernisation, la route nationale n° 13 reste *de facto* le principal axe de communication nord-sud reliant les centres urbains de Binh Duong à ses zones industrielles et aux infrastructures logistiques et portuaires de la région de Hồ Chí Minh Ville³⁸⁵.

Face à la saturation de la route nationale n° 13, Binh Duong a aussi construit un nouvel axe de communication nord-ouest/sud-ouest afin de mettre en relation les villes nouvelles du centre, les districts industriels du sud et la province de Đông Nai. Construite en 2015, l'autoroute My Phuoc-Tân Van représente un axe de circulation alternatif qui permet de contourner les poches de congestion du sud de la province. Ce nouvel axe routier doit permettre de faciliter la circulation entre Binh Duong, les complexes portuaires de Ba Ria Vung Tau et le futur aéroport de Long Thanh (province de Đông Nai). Permettant une circulation à grande vitesse³⁸⁶, l'autoroute My Phuoc-Tân Van incarne la volonté de Binh Duong, qui cherche non seulement à échapper à l'influence de Hồ Chí Minh Ville mais aussi à créer de nouvelles dynamiques régionales.

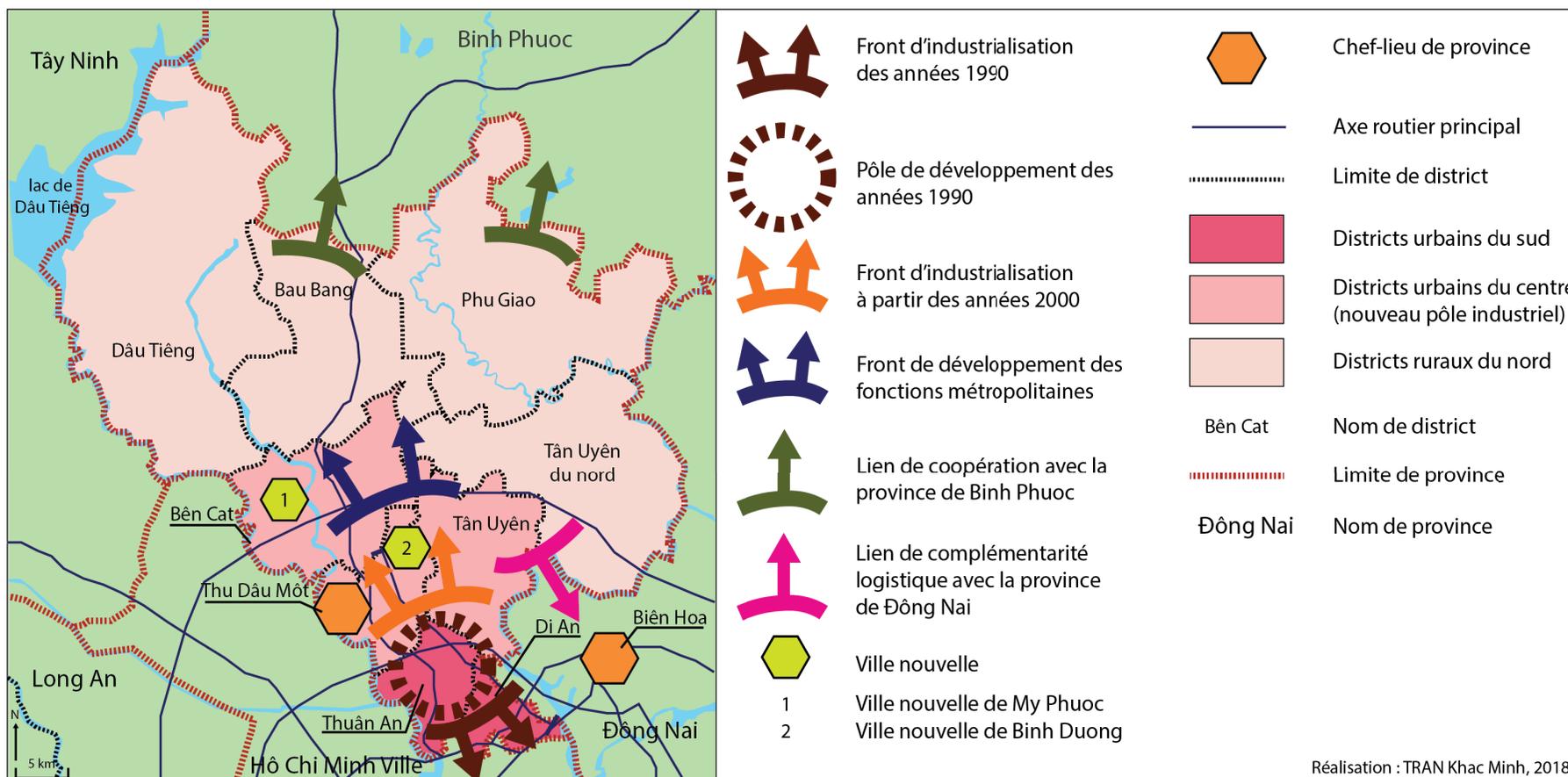
³⁸³ Décision 3247/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement du secteur du transport de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

³⁸⁴ À côté de la route nationale n° 13, la province de Binh Duong est également desservie par les routes nationales n° 1A et n° 1K. Par rapport aux 64,11 km de la route n° 13, les routes nationales n° 1K et n° 1A ont une longueur totale de 13 km et desservent seulement les districts du sud de Di An et de Thuận An.

³⁸⁵ Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, p. 342 et 343.

³⁸⁶ Dotée de six à huit voies, l'autoroute My Phuoc-Tân Van (54,3 km) permet des vitesses de circulation atteignant jusqu'à 90 km/h. Reliant My Phuoc à Biên Hoa, cette autoroute ouvre également un axe de communication fiable entre Binh Duong, les complexes portuaires de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau, et le futur aéroport international de Long Thanh (province de Đông Nai).

Carte 17. Les dynamiques d'urbanisation, d'industrialisation et de coopération interprovinciale de Binh Duong à partir des années 1990



Source : Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Binh Duong đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, 485 p ; Département de la Planification et de l'investissement de Binh Duong, *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Binh Duong đến năm 2020* [Programme de développement du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2025], Thu Dầu Môt, publication du département de la Planification et de l'Investissement de Binh Duong, 2007, 205 p

Finalement, la construction en cours du troisième périphérique régional permettra de relier la ville de Thu Dầu Môt aux districts du nord de Hô Chi Minh Ville et à la ville de Biên Hoa de la province de Đông Nai. D'une longueur de 24,5 km et dotées de six à huit voies, les portions de cette route régionale situées sur le territoire de Binh Duong permettront de renforcer les axes de développement est-ouest au profit des districts du centre³⁸⁷.

À côté d'un processus de restructuration et de densification du réseau routier provincial, Binh Duong se caractérise cependant par plusieurs faiblesses fondamentales comme l'absence d'aéroports et de complexes portuaires. Inscrite dans une logique de concurrence avec Hô Chi Minh Ville, Binh Duong est donc actuellement confrontée à de multiples défis logistiques. Les nouveaux axes de développement en direction des provinces voisines de Binh Phuoc et de Đông Nai se forment dans le cadre d'initiatives de coopération bilatérale. De nouveaux liens de complémentarité logistique se forment entre Binh Duong et ses provinces voisines, ce qui permet à cette première de contourner la métropole de Hô Chi Minh Ville (**carte 17**).

Correspondant à trois périodes d'industrialisation successives, les provinces de Hô Chi Minh Ville, de Đông Nai, de Ba Ria Vung Tau et de Binh Duong, représentent trois trajectoires d'émergence métropolitaine différentes. Alors que la métropole de Hô Chi Minh Ville entre progressivement dans un processus de tertiarisation et de métropolisation, l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau reste *de facto* un corridor de développement s'appuyant essentiellement sur les industries légères et sur ses atouts logistiques (ports de Ba Ria Vung Tau, futur aéroport de Long Thanh). La configuration bipolaire de cet axe de développement contribue pourtant à accentuer les inégalités territoriales, qui se traduisent par la marginalisation des districts ruraux éloignés des pôles originels de croissance. Quant à Binh Duong, son émergence, récente et accélérée, représente un exemple à part. De l'industrialisation globalisée à la métropolisation, les perspectives de développement de Binh Duong semblent pourtant assombries par des problèmes socio-économiques, environnementaux et par l'absence d'une gouvernance régionale efficace.

³⁸⁷ Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, p. 350.

Deuxième partie

Les recompositions spatio-fonctionnelles comme moteur de la construction régionale

L'émergence de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville est particulièrement mouvementée et de plus en plus complexifiée. Des héritages historiques de la guerre du Vietnam à l'émergence métropolitaine contemporaine, les périphéries se trouvent au cœur de la construction de la plus grande région urbaine du Vietnam. La métropolisation de Hô Chi Minh Ville et de ses provinces voisines implique des conséquences spatiales, qui reconfigurent en profondeur la morphologie et le paysage des périphéries urbaines. Dans le contexte d'une internationalisation de la production urbaine, les périphéries métropolitaines se caractérisent également par un jeu complexe d'acteurs. Les relations entre les autorités publiques, les promoteurs privés nationaux et étrangers, et la société civile dans la production urbaine se complexifient et génèrent de multiples conflits d'intérêts.

La deuxième partie cherche dans un premier temps à décrypter les conséquences spatiales majeures du développement urbain, en lien avec l'industrialisation des périphéries métropolitaines (chapitre IV). Ensuite, une analyse portant sur le rôle des multiples acteurs du développement de la région permettra de caractériser l'aspect relationnel du processus d'émergence des périphéries de la région (chapitre V). Enfin, on s'interrogera sur les reconfigurations de la région de Hô Chi Minh Ville à plusieurs échelles. De l'émergence d'une configuration régionale polycentrique à la diversification des modes de métropolisation, l'urbanisation en lien avec l'industrialisation conduit en effet à un morcellement du territoire régional, à travers l'introduction de nouvelles logiques de concurrences métropolitaines (chapitre VI).

Chapitre IV

L'émergence d'une nouvelle mosaïque paysagère sous l'effet du développement urbano-industriel

L'émergence métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville, qui s'appuie sur une industrialisation globalisée, se caractérise par plusieurs dynamiques de recompositions territoriales. La métropolisation entraîne une recomposition en profondeur des relations ville-campagne³⁸⁸ et joue un rôle d'accélérateur dans l'émergence de nouvelles mosaïques paysagères dans les agglomérations d'Asie. Dans le cadre de ce chapitre, nous concentrerons notre analyse sur trois dynamiques spatiales fondamentales de la recomposition métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville.

En premier lieu, l'urbanisation autoproduite joue encore un rôle majeur dans l'urbanisation des périphéries de cette région urbaine. Pendant la guerre du Vietnam, l'urbanisation spontanée se traduit par le développement de plusieurs zones d'habitations précaires dans les périphéries de Saïgon. À partir des réformes du Đôï Moi, l'urbanisation des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville poursuit son développement. Les initiatives privées, encouragées par la libéralisation économique et par l'assouplissement des normes de construction, sont devenues l'une des forces motrices de l'urbanisation au sud du Vietnam³⁸⁹. Caractérisé par des formes bâties architecturalement diversifiées, ce mode d'urbanisation contribue au façonnement du paysage urbano-industriel des périphéries émergentes de Hô Chi Minh Ville et de ses villes provinciales voisines.

En deuxième lieu, l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville s'appuie sur l'avènement d'un urbanisme de projet mondialisé. L'internationalisation de la production urbaine conduit à une multiplication de nouvelles formes bâties mondialisées et génériques. L'avènement de l'urbanisme de projet dans la construction de la région de Hô Chi Minh Ville est fondamentalement lié à son industrialisation, à travers la création de complexes urbano-industriels et de villes nouvelles industrielles.

Dans le contexte d'une métropolisation amorcée à partir des années 2000, la création de mégaprojets urbains et de villes nouvelles dotées de fonctions de commandement représente la dernière dynamique de développement urbain des périphéries de cette région.

³⁸⁸ McGee, Terry G., « Managing the rural–urban transformation in East Asia in the 21st Century », Berlin, *Sustainability science*, 2008, 3, p. 155-167.

³⁸⁹ Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Doyet et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 339-352.

Jouant le rôle de nouveaux pôles de croissance, ces mégaprojets associent une production urbaine à planification stricte à la promotion de nouvelles fonctions tertiaires tournées vers l'international.

La polarisation d'activités économiques et de formes urbaines mondialisées dans certaines périphéries métropolitaines contribue à accentuer le caractère ségrégationniste et inégal du développement des régions urbaines d'Asie³⁹⁰. Nous montrerons que la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville s'accompagne d'une fragmentation territoriale au sein de son territoire.

I. L'urbanisation autoproduite en lien avec l'industrialisation comme moteur de l'émergence des périphéries métropolitaines

La transition urbaine en Asie représente un processus spécifique, conditionné non seulement par des dynamiques de la mondialisation, mais également par des spécificités locales³⁹¹. L'expansion urbaine des pays émergents en Asie s'associe aujourd'hui aux dynamiques de métropolisation. La transformation des métropoles d'Asie est un processus multiscalair avec l'introduction de nouvelles échelles dans le système de production urbaine³⁹². De la réhabilitation des centres-villes sous l'effet de l'internationalisation économique à l'émergence des régions métropolitaines, la transition urbaine en Asie s'appuie sur un urbanisme de projet aussi dynamique que récent. Malgré cela, les mécanismes de production urbaine peu contrôlés et menés par la population jouent toujours un rôle déterminant dans le développement des villes.

Dans un contexte de développement accéléré, les régions métropolitaines d'Asie représentent une mosaïque urbaine, dont les formes bâties se multiplient, se juxtaposent et se transforment rapidement. En parallèle de la création de multiples zones urbano-industrielles et de corridors de transport régionaux, les périphéries métropolitaines connaissent également l'émergence des *desakota*, zones d'interfaces entre les campagnes et

³⁹⁰ Douglass, Mike, *East Asian Urbanization: Patterns, Problems and Prospects*, Stanford, Asia/Pacific Research Center, coll. « Urban Dynamics of East Asia Research Project », 1998, p. 26, 27 et 28.

³⁹¹ Goldblum, Charles, Peyronnie, Karine et Sisoulath, Bounleuam, « Figures de la transition urbaine en Asie du Sud-Est », in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 7-20.

³⁹² Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 14, 15, 16 et 17.

le monde urbain³⁹³. Inscrit dans un processus de transformation urbaine sans précédent, le développement des villes vietnamiennes s'accélère sous l'effet de migrations villes-campagnes accélérées et d'une émergence économique intimement liée à une industrialisation globalisée³⁹⁴.

Néanmoins, l'émergence des villes vietnamiennes se caractérise par de profondes inégalités socio-spatiales et économiques. Le processus de modernisation inégal du territoire national³⁹⁵ s'illustre par l'expansion rapide des métropoles de Hanoi, de Hô Chi Minh Ville ou même de Danang en dépit de politiques de développement et de redistribution économique en faveur des villes petites et moyennes³⁹⁶. Par ailleurs, les périphéries métropolitaines, dont les degrés d'intégration à l'industrialisation globalisée sont différents, s'inscrivent aussi dans des trajectoires d'émergence à plusieurs vitesses³⁹⁷.

Dans un contexte de développement rapide et territorialement inégal, les mécanismes de production urbaine se multiplient et s'hybrident en contribuant à l'émergence d'une nouvelle mosaïque paysagère et économique en constante évolution. L'urbanisation spontanée, non contrôlée et essentiellement menée par la population locale, représente l'une des trois dynamiques spatiales clés de l'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville.

La genèse de cette forme d'urbanisation sera décryptée selon trois aspects. En premier lieu, la morphologie des périphéries de la région est marquée par le rôle prédominant des maisons-compartiments et des dortoirs ouvriers, qui contribuent à façonner le paysage spécifique des quartiers limitrophes des zones industrielles. Ensuite, l'organisation spatiale des périphéries urbano-industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise par des liens spatiaux complexes entre les formes bâties, les espaces interstitiels et les réseaux de voirie. Finalement, le rôle d'interface entre ces périphéries et l'industrialisation se traduit également par des relations économiques et fonctionnelles de complémentarité. Les quartiers périurbains au développement peu planifié deviennent un véritable support spatial pour les zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville.

³⁹³ McGee, Terry G., « The Emergence of “Desakota” Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

³⁹⁴ McGee, Terry G., « The Urban Future of Vietnam Reconsidered », Tokyo, *The journal of Ritsumeikan Geographical Society*, 2008, 12, p. 10.

³⁹⁵ Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Viêt Nam : les “nouveaux territoires” d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 161-183.

³⁹⁶ Drakakis-Smith, David et Kilgour, Andrea, « Sustainable Urbanisation and Environmental issues in Vietnam: an Overview », in W. N. Adger, P. M. Kelly et H. N. Nguyen, dir., *Living with Environmental Change: Social Vulnerability, Adaptation and Resilience in Vietnam*, Londres, Routledge, 2000, p. 220, 221, 223 et 224.

³⁹⁷ Fanchette, Sylvie, « Quand l'industrie mondialisée rencontre l'industrie rurale : Hanoi et ses périphéries, Vietnam », Paris, *Autrepart*, 2014, 69, p. 107 et 108.

1. Le rôle prédominant des maisons-compartiments et des dortoirs ouvriers dans le développement urbain des périphéries industrielles

La multiplication de certaines formes bâties dominantes comme les maisons-compartiments et les dortoirs ouvriers en périphérie de la région de Hô Chi Minh Ville trouve son origine dans la période de guerre entre 1954 et 1975. Dans un contexte sécuritaire instable, les périphéries de l'agglomération saïgonnaise et celles des villes voisines de Thu Dâu Môt et de Biên Hoa se sont rapidement urbanisées. Durant la guerre du Vietnam, la population urbaine de l'agglomération de Saigon voit sa population urbaine croître de 2,3 millions d'individus en 1960 (81,7 % de la population urbaine nationale) à 4,5 millions en 1975 (environ 65 % de la population urbaine nationale)³⁹⁸. Face à la saturation des arrondissements de centre-ville, l'habitat spontané et précaire se multiplie en périphérie de cette agglomération, ce qui entraîne la création de plusieurs bidonvilles le long des canaux et de certains axes de communication.

Avec plus de 1,5 million de citoyens résidant dans les bidonvilles en 1975³⁹⁹, la création rapide d'habitations précaires en périphérie devient un des moteurs principaux de l'étalement urbain de l'agglomération saïgonnaise. Selon Quach-Langlet⁴⁰⁰, il s'agit d'une urbanisation peu planifiée, extrêmement dense et essentiellement horizontale. Les habitations spontanées s'agrègent dans un premier temps le long des grands axes routiers avant d'investir la profondeur des îlots en formant des zones d'habitations reliées par des systèmes de ruelles complexes et pour la plupart autoconstruits⁴⁰¹. La planification urbaine a également été utilisée par le régime sudiste comme un outil géostratégique face aux menaces des *viêt công* (**illustration 17**). Les îlots planifiés coexistent en parallèle d'une urbanisation spontanée et non planifiée, qui est à l'origine de la création de plusieurs bidonvilles en périphérie des grandes villes du Sud-Vietnam.

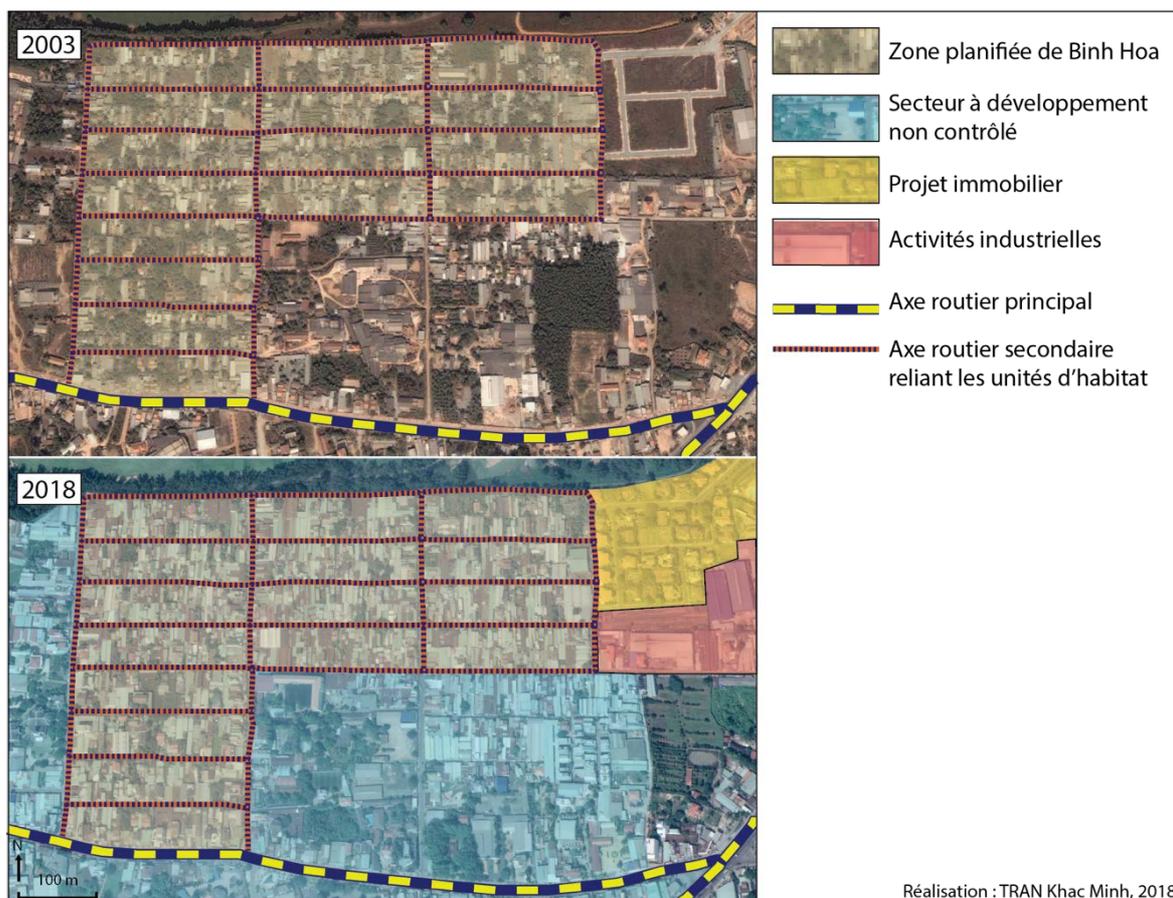
³⁹⁸ Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 125.

³⁹⁹ Thayer, Carlyle, « Building Socialism. South Vietnam since the Fall of Saigon », Brisbane, *Working Papers of Griffith University school of Modern Asian Studies*, 1982, 20, p. 36-38.

⁴⁰⁰ Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L'Harmattan, 1991, p. 185-217.

⁴⁰¹ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, 675 p.

Illustration 17. L'îlot d'habitations de Binh Hoa, l'exemple d'un projet de planification réalisé durant la guerre du Vietnam



Source : Google Earth 2003, 2010 et 2018.

Dans un contexte sécuritaire instable, la planification urbaine est devenue un outil géostratégique massivement employé par la République du Sud-Vietnam durant la guerre. La création des « hameaux stratégiques » s'inscrit dans une logique de surveillance de la population face aux menaces des *viêt cong*. La construction du hameau stratégique de Binh Hoa se différencie fondamentalement du reste du territoire par une planification stricte, avec un réseau routier élaboré et une subdivision du secteur en plusieurs îlots résidentiels. Après 1975, une partie des parcelles ont été attribuées par le nouveau régime aux fonctionnaires et aux militaires en provenance du Nord. La juxtaposition entre Binh Hoa et des secteurs au développement spontané limitrophes est représentative des contrastes paysagers des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville.

Illustration 18. Le paysage de l'îlot d'habitations de Binh Hoa



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Malgré un schéma directeur soigneusement élaboré datant des années 1960 et 1970, l'îlot d'habitations Binh Hoa ressemble aujourd'hui à un quartier périurbain au développement non contrôlé. Les commerces de rue et ambulants envahissent les trottoirs de l'îlot, ce qui rend les voies de circulation plus étroites (photo 1). Dans certains endroits, on peut remarquer les traces de la planification originale. La limite entre les maisons, les trottoirs et les voies de circulations existe toujours et reste relativement bien respectée, malgré certaines installations et constructions de fortune par la population (photo 2).

À la suite d'une décennie de stagnation sous l'effet des politiques anti-urbaines (1975-1986), l'urbanisation autoproduite et peu planifiée de la région de Hô Chi Minh Ville a connu un tournant déterminant à la fin des années 1980. Affaibli après 10 ans de construction socialiste, l'État vietnamien se désengage progressivement de la production du

logement en déléguant ce rôle à la population locale et en libéralisant progressivement le marché foncier⁴⁰². L'inclusion de la population dans la production du logement avec la promotion du slogan « nhà nước và nhân dân cùng làm » (*l'État et le peuple travaillent ensemble*) à partir des années 1990 contribue directement à relancer le mouvement d'urbanisation autoproduite et non contrôlée des villes vietnamiennes.

La logique non contrôlée et autoproduite s'inscrit de manière solide dans les mécanismes de production urbaine au Vietnam. Cette forme de développement, caractérisée d'urbanisation *in situ* par Sylvie Fanchette⁴⁰³, existe en parallèle des dynamiques d'urbanisme de projets récemment introduites. Transgressant les normes réglementaires fixées par l'État, l'urbanisation *in situ* devient un des marqueurs fondamentaux de la périurbanisation au Vietnam, créant de multiples contradictions spatiales, sociales et institutionnelles⁴⁰⁴. Comment les logiques de développement autonome et non contrôlé de l'urbanisation *in situ* s'intègrent-elles dans la configuration spatiale et dans les caractéristiques architecturales et fonctionnelles des maisons-compartiments et des dortoirs ouvriers ? L'ampleur et l'omniprésence de cette urbanisation mettent en évidence le rôle déterminant et durable des forces populaires dans l'émergence des villes vietnamiennes, malgré l'avènement de nouveaux acteurs de développement privés vietnamiens et internationaux depuis les années 2000⁴⁰⁵.

Considérées comme un « élément majeur de l'architecture urbaine ordinaire » des villes d'Asie du Sud-Est⁴⁰⁶, les maisons-compartiments incarnent une logique économique de mixité entre la fonction résidentielle et celle de commerce. Remontant à l'origine historique des grandes villes d'Asie du Sud-Est, les maisons-compartiments sont un des exemples remarquables montrant comment les éléments architecturaux locaux se combinent, s'hybrident et se revitalisent dans le cadre d'un urbanisme colonial⁴⁰⁷.

⁴⁰² Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Doyet et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 344, 345, 346, 347, 348 et 349.

⁴⁰³ Fanchette, Sylvie, « Urbanisation administrative, *in situ* et métropolitaine : les contradictions spatiales de la gouvernance territoriale au Vietnam », Paris, *Revue internationale des études du développement*, 2017, 231, p. 91-121.

⁴⁰⁴ Labbé, Danielle, *Land Politics and Livelihoods on the Margins of Hanoi, 1920-2010*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2014, 228 p ; Fanchette, Sylvie, « Urbanisation administrative, *in situ* et métropolitaine : les contradictions spatiales de la gouvernance territoriale au Vietnam », Paris, *Revue internationale des études du développement*, 2017, 231, p. 91-121.

⁴⁰⁵ McGee, Terry G., *Comparing the Urbanization Process in China and Vietnam in the Era of Market Socialism*, Third International Conference on Vietnamese Studies, Hanoi, 4-7 décembre 2008, p. 5, 6 et 10.

⁴⁰⁶ Goldblum, Charles, « Le compartiment chinois ou le passé recomposé : facettes et enjeux de la requalification du centre ancien à Singapour », Cachan, *Les annales de la recherche urbaine*, 1996, 72, p. 69.

⁴⁰⁷ Goldblum, Charles, « Figures pionnières de la ville sino-coloniale en Asie du Sud-Est. Malacca, Penang et Singapour », Paris, *Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 1994, 35-36, p. 121-140.

Dans le cas des villes vietnamiennes, l'expansion urbaine contemporaine, contrôlée *de jure* par une planification urbaine rigide, s'appuie pourtant sur des modes de développement flexibles et essentiellement menés par les populations locales. Des centres-villes réhabilités aux périphéries industrielles émergentes, les maisons-compartiments se multiplient au gré des dynamiques de développement autoproduit et transgressent souvent le cadre normatif de l'urbanisme réglementaire.

Le développement des maisons-compartiments en périphérie des grandes villes de la région de Hô Chi Minh Ville s'appuie sur une logique de mixité entre la fonction résidentielle et le commerce de proximité. L'avènement de cette forme bâtie en tant qu'un des éléments majeurs du paysage urbain des périphéries urbano-industrielles régionales est intimement lié à l'industrialisation globalisée. Les services de proximité et la fonction résidentielle se combinent en effet pour jouer un rôle de support spatial au profit du développement des zones industrielles dans les périphéries de cette région urbaine.

Le particularisme économique et fonctionnel des maisons-compartiments se traduit par une configuration spatiale et des caractéristiques architecturales spécifiques permettant un rôle d'interface entre la sphère publique et la sphère privée, entre le bâti, la voirie et les flux humains et économiques⁴⁰⁸. La configuration spatiale des maisons-compartiments se caractérise premièrement par son étroitesse. Souvent construites sur des parcelles étroites de trois à cinq mètres de largeur, les maisons-compartiments ont des formes allongées de moins de dix à une quarantaine de mètres de profondeur dans certains cas particuliers⁴⁰⁹ (**carte 18**).

⁴⁰⁸ Khawatmi, Asma, « Le compartiment à Hanoi : structure/usage/temporalité », in P. Clément et N. Lancret, dir., *Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, 2001, p. 285 ; Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Viêt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 265.

⁴⁰⁹ En l'absence de politiques foncières efficaces, les sols urbains dans les villes vietnamiennes sont extrêmement morcelés. Les parcelles constructibles sont délimitées de manière autonome par les habitants locaux. Par exemple, une parcelle à superficie importante est susceptible d'être subdivisée en plusieurs parcelles allongées afin de faciliter les transactions et, dans certains cas, de réaliser la répartition d'un héritage familial. Le morcellement du sol urbain au Vietnam est également accéléré par une logique de commercialisation des façades de rues. La façade d'une maison ouverte sur une rue principale représente un atout économique important pour son propriétaire. La valeur foncière d'une parcelle dépend alors essentiellement de sa largeur et de sa proximité avec les axes de communications, plutôt que de sa longueur et de sa surface au sol.

Carte 18. L'organisation spatiale des parcelles dans une zone résidentielle au développement autoproduit, l'exemple d'un quartier limitrophe de la zone franche Linh Trung II (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville)



Source : Google Earth, 2018 ; Comité populaire du district de Thu Đức, « Quy hoạch xây dựng chung quận Thủ Đức » [Schéma directeur du district de Thu Đức], <https://ttqh-thuduc.tphcm.gov.vn/maps>, consulté le 01/07/2018.

Une comparaison entre le schéma directeur de Thu Đức, mis en ligne par le Comité populaire du district, les photos aériennes et les résultats recueillis sur le terrain ont permis de mettre en évidence la complexité de la délimitation des parcelles dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Alors que les parcelles sont de formes plus régulières sur le cadastre mis en ligne par les autorités, les enquêtes de terrain ont permis d'identifier plusieurs phénomènes qui transgressent le schéma directeur préexistant. La subdivision d'une parcelle en plusieurs morceaux de tailles variées, la construction informelle de nouvelles ruelles et l'occupation illégale d'espaces publics par la population locale sont les phénomènes les plus observés. En parallèle des formes d'habitats courants, comme des dortoirs ou des maisons-compartiments, il existe également des entrepôts, des usines de petite taille et des établissements artisanaux.

Avec l'amélioration du niveau de vie de la population, les maisons sont construites de plus en plus hautes avec des architectures plus sophistiquées et des matériaux de construction plus chers⁴¹⁰. La diversité architecturale des maisons-compartiments traduit la

⁴¹⁰ Le paysage des quartiers périurbains de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise par une diversité architecturale remarquable. Des maisons dégradées datant des années 1980 aux nouvelles maisons de plusieurs étages récemment construites, la diversité architecturale incarne la constante mutation spatiale des périphéries émergentes de l'agglomération de Hô Chi Minh Ville.

mosaïque sociale des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville. Considérées comme un modèle d'habitat convoité la majorité de la population locale, les maisons-compartiments deviennent aussi un marqueur social pour habitants des périphéries métropolitaines (**illustration 20**).

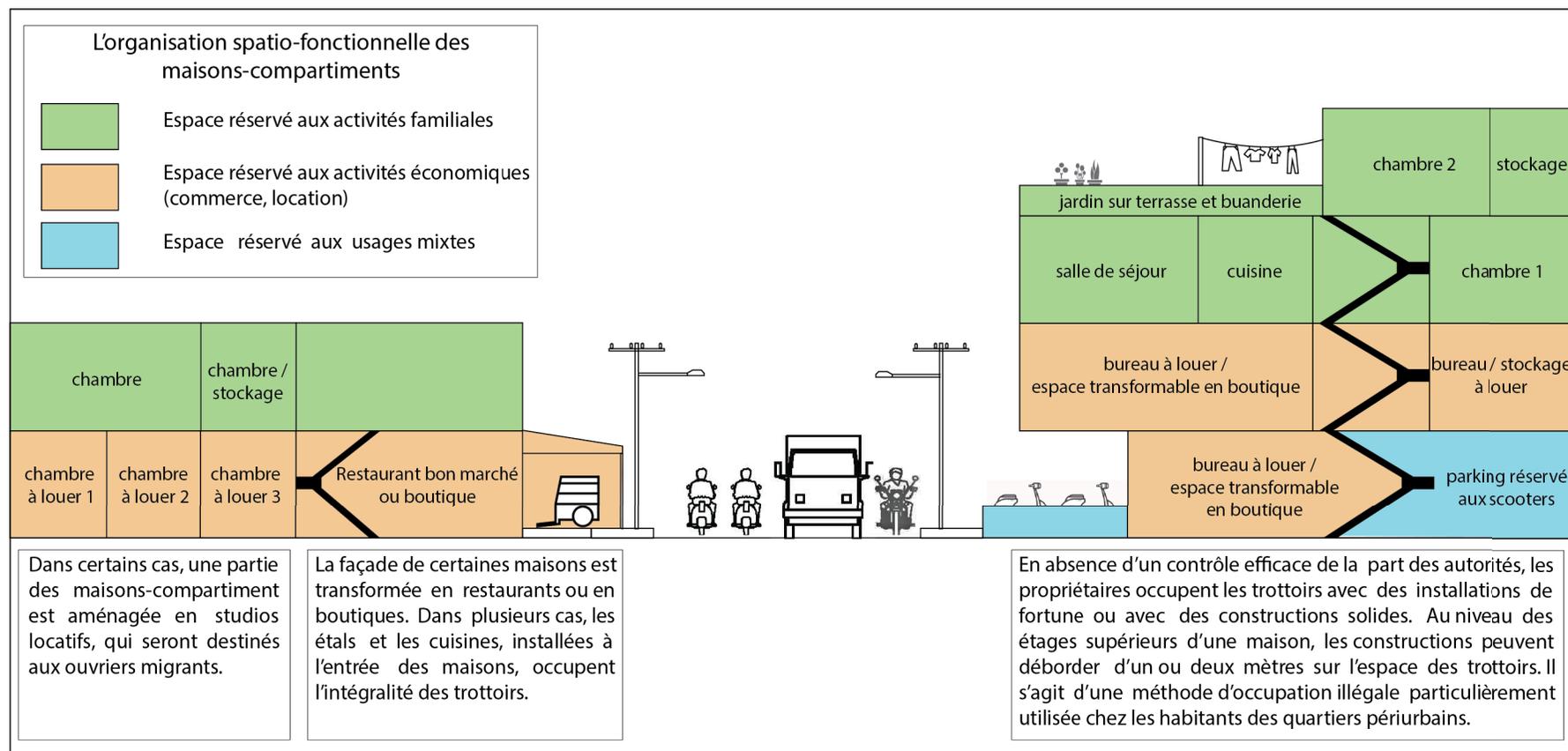
Les maisons-compartiments se caractérisent par une flexibilité remarquable dans l'organisation fonctionnelle des pièces (**illustration 19**). Inspiré par une logique de réconciliation entre la fonction résidentielle et les activités commerciales, le rez-de-chaussée des maisons-compartiments s'organise spatialement par une polyvalence fonctionnelle fluctuant au gré des stratégies économiques de son propriétaire⁴¹¹. Alors que la séparation spatio-fonctionnelle des pièces des étages supérieurs est moins marquée, le rez-de-chaussée se caractérise souvent par une distinction entre la façade et les pièces-arrières. La salle de séjour et les activités commerciales situées en avant d'une maison-compartiment jouent un rôle de vitrine sociale et économique du foyer⁴¹², alors que la cuisine située en arrière s'organise comme un espace plus familial pour des activités plus triviales⁴¹³. Dans un contexte contemporain de tertiarisation de l'économie urbaine, les étages supérieurs de certaines maisons-compartiments sont parfois aménagés en bureaux ou en petits entrepôts.

⁴¹¹ Khawatmi, Asma, « Le compartiment à Hanoi : structure/usage/temporalité », in P. Clément et N. Lancret, dir., *Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, 2001, p. 285.

⁴¹² Inscrite dans une logique de commercialisation, l'organisation spatiale des maisons-compartiments cherche à maximiser la surface destinée aux activités économiques. En effet, les façades des maisons-compartiments, notamment celles qui se trouvent en contact avec les grandes rues, se dotent rarement de jardins, exception faite d'espaces limités pour le stationnement de scooters. On peut parfois observer la présence de certains espaces verts sur les étages supérieurs d'une maison-compartiment, notamment sur les balcons et les terrasses.

⁴¹³ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chi Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 265, 266 et 267.

Illustration 19. L'organisation spatio-fonctionnelle des maisons-compartiments dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Viêt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 266.

Dans les secteurs périurbains limitrophes des zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville, les maisons-compartiments sont caractérisées par une organisation spatiofonctionnelle essentiellement au service d'activités industrielles à proximité. Plusieurs maisons-compartiments sont transformées en restaurants bon marché et en dortoirs locatifs destinés aux ouvriers migrants. Dans un contexte de développement accéléré de l'économie locale, les étages supérieurs de maisons-compartiments sont progressivement aménagés en dépôts de marchandises, en bureaux ou en boutiques, ce qui est auparavant un phénomène anciennement généralisé dans les districts du centre-ville.

Illustration 20. Sous l'effet de l'industrialisation, les nouvelles fonctions économiques des maisons-compartiments dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville



1

Un bâti dense et dominé par les maisons-compartiments de hauteur variable, situé le long des axes routiers de la ville nouvelle de Nhon Trach (province de Đông Nai)



2



3

Les maisons-compartiments ouvertes sur les axes routiers de la ville nouvelle de Nhon Trach sont transformées en restaurants bon marché (photo 2), en stations-service et en dépôts de matériaux de construction (photo 3).



4

Une maison-compartiment située dans le district de Di An (Bình Duong), dont l'étage supérieur est aménagé en dortoir locatif

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018 (photos 1, 2 et 3) ; ĐOAN, Truc Quynh, photo prise en 2017 (photo 4).

L'organisation spatio-fonctionnelle des pièces d'une maison-compartiment est évolutive en fonction des différentes plages horaires et des périodes d'activités. À la fin de la journée, la pièce destinée au commerce au rez-de-chaussée peut être par exemple utilisée pour ranger des marchandises et des scooters. En fonction des stratégies économiques des foyers, les pièces destinées à la vie familiale peuvent être reconverties en espaces locatifs de manière temporaire ou définitive. En conclusion, les maisons-compartiments incarnent une forme urbaine extrêmement évolutive, diversifiée au niveau de l'architecture et de l'organisation spatiale, et résolument inscrite dans une logique de rentabilisation de l'espace urbain. Les dortoirs ouvriers, qui se multiplient et coexistent en parallèle des maisons-compartiments, représentent la deuxième forme bâtie structurant les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville.

Dotés d'une compacité spatiale et d'une simplicité architecturale⁴¹⁴, les dortoirs locatifs se multiplient sous l'effet de l'industrialisation et permettent de répondre aux besoins croissants en logements des ouvriers. Le couple maison-compartiment - dortoir locatif est l'un des éléments fondamentaux de l'urbanisation des espaces limitrophes de zones industrielles dans la région de Hô Chi Minh Ville. Par rapport aux maisons-compartiments en constante évolution, les dortoirs locatifs, qui s'inscrivent également dans une logique de rentabilisation de l'espace urbain, se caractérisent par une uniformité dans leur configuration spatiale et par une monotonie architecturale frappante.

Les dortoirs sont localisés majoritairement en profondeur des îlots d'habitations, à proximité des zones industrielles. Souvent dépourvu de contacts directs avec les axes routiers principaux, un dortoir locatif est relié au reste d'un îlot d'habitations par des ruelles étroites, sinueuses et souvent peu aménagées (**illustration 21**). Alors que les ruelles jouent un rôle d'interface entre les sphères publique et privée dans le cas des maisons-compartiments⁴¹⁵, les dortoirs locatifs forment des espaces fermés au sein d'un îlot d'habitations, en raison de leur structure spatiale particulière.

⁴¹⁴ Entretien du 20 juin 2017 avec Monsieur H., architecte en chef de Becamex.

⁴¹⁵ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 266 et 267.

Illustration 21. La ruelle et son rôle de liaison entre les dortoirs ouvriers et les axes de communications principaux



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 (photos 1 et 3) et en 2018 (photos 2 et 4).

Dans plusieurs cas, les propriétaires de dortoirs locatifs ont consacré une partie de leur parcelle à la construction de petites ruelles ouvertes sur les axes routiers principaux (photo 1). Les ruelles reliant les dortoirs aux routes principales sont souvent étroites, peu aménagées, mal éclairées, et se heurtent à multiples problèmes d'inondation (photos 2 et 4). Les habitants locaux utilisent également les ruelles pour leurs activités familiales (photo 3) et de commerce.

Un dortoir typique se compose de plusieurs studios identiques au niveau de la superficie et de l'organisation spatiale. Chaque studio, dont la superficie au sol varie entre 10 et 20 m², est souvent doté d'une mezzanine d'environ 5 m². La surface habitable d'un studio y est de cette manière agrandie et susceptible d'atteindre jusqu'à 25 m². Il existe également de grands studios, dont la superficie habitable peut atteindre 40 m². Il s'agit souvent de logements ayant un accès direct aux rues principales, qui sont destinés à la fois aux fonctions résidentielles et au commerce. Les logements locatifs sont majoritairement construits avec des matériaux de construction bon marché, qui n'exigent que des investissements peu conséquents⁴¹⁶. L'exemple des dortoirs ouvriers à proximité des zones

⁴¹⁶ D'après des enquêtes menées auprès de plusieurs propriétaires de dortoirs ouvriers de la province de Binh Duong, le coût moyen de construction d'un studio locatif est de l'ordre de 50 millions de dongs,

industrielles met en évidence la situation critique du secteur du logement locatif vietnamien. Alors que les zones industrielles contribuent directement au développement de ce secteur⁴¹⁷, les logements locatifs sont souvent de mauvaise qualité et sous-équipés⁴¹⁸.

L'organisation spatiale des pièces des studios locatifs est particulièrement simple (**illustration 22**). Reliés à l'extérieur par des portes individuelles, les studios comprennent une mezzanine, un coin cuisine et des équipements sanitaires souvent insuffisants et de mauvaise qualité. À part la porte principale, un studio se dote de quelques fenêtres minuscules, qui ne permettent guère d'aérer le logement.

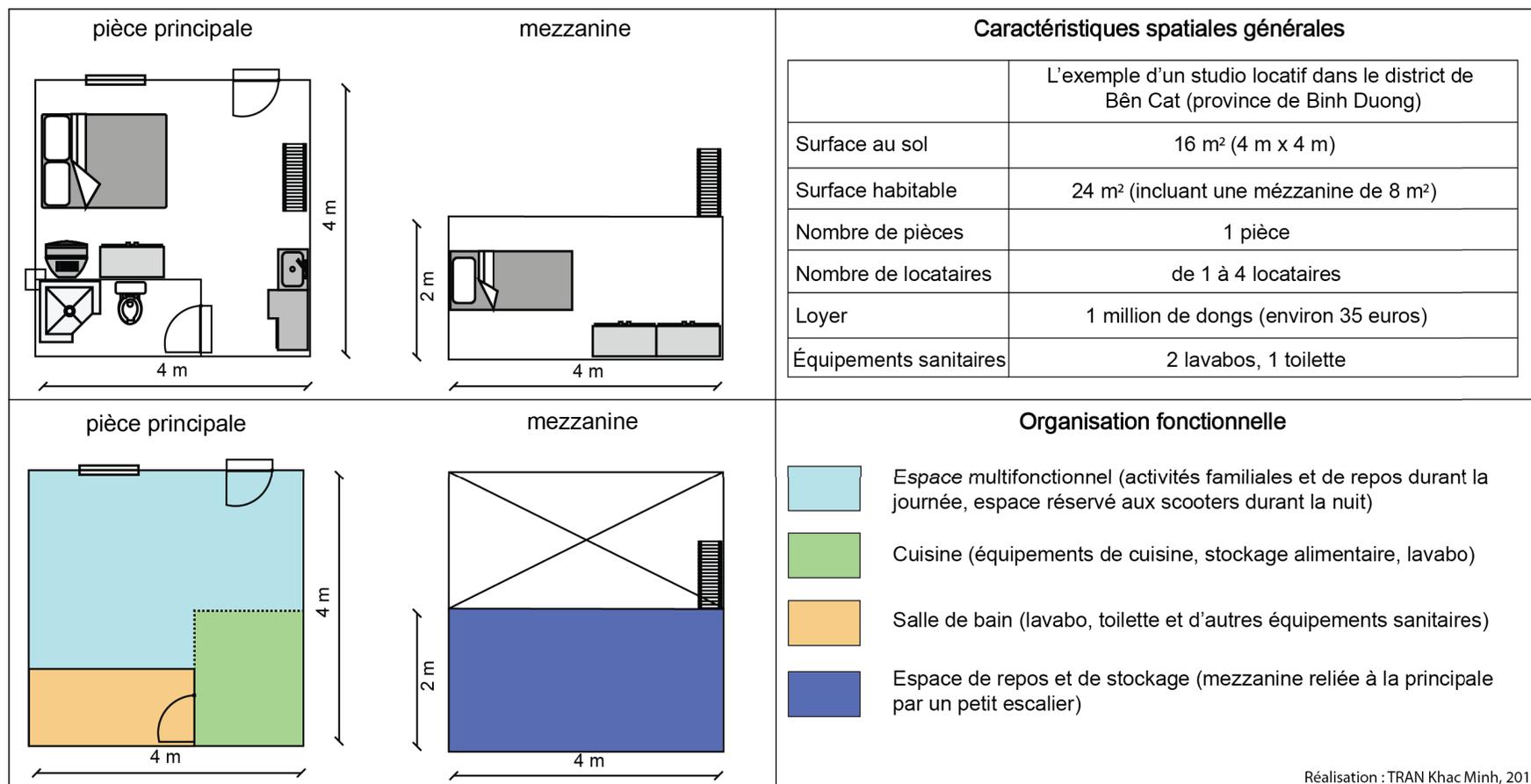
Les dortoirs peuvent se subdiviser en quatre formes spatiales principales, allant des groupements de studios locatifs éparpillés à des formes fermées et semi-fermées (**illustrations 23, 24, 25, 26 et 27**). La superficie des parcelles constructibles et la capacité de financement des propriétaires sont des éléments déterminant le niveau de sophistication des dortoirs locatifs.

l'équivalent de moins de 2 000 euros. Le coût de construction d'une maison-compartiment peut atteindre plusieurs centaines de millions de dongs, voire plus d'un milliard de dongs dans certains cas exceptionnels. Le coût de construction moins élevé des dortoirs locatifs conduit à une qualité déplorable et à une dégradation rapide de ce type de logement.

⁴¹⁷ En 2014, les 295 zones industrielles du Vietnam attirent 2,25 millions d'employés selon les données recueillies par le rapport «Unido Vietnam Industrial Investment Report». D'après le rapport «Vietnam Affordable Housing: a Way Forward» publié en 2015 par la Banque mondiale, 78 % des migrants ouvriers employés dans les zones industrielles en 2014 sont logés dans des dortoirs locatifs.

⁴¹⁸ Samad, Taimur, Hoang, Hoa Thi, Brhane, Meskerem, Mcvitty, Josephine Elizabeth *et al.*, *Vietnam - Affordable Housing: a Way Forward*, Washington D. C., World Bank Group, 2015, p. 28, 29, 30, 31 et 32.

Illustration 22. L'organisation spatiale et fonctionnelle des logements ouvriers locatifs



L'organisation spatio-fonctionnelle des studios locatifs évolue en fonction de différentes plages horaires et en fonction des stratégies de leurs locataires. L'interchangeabilité fonctionnelle de la pièce principale représente l'un des exemples les plus pertinents. Durant la journée, les locataires y posent des meubles pliables pour des activités familiales et de repos. Durant la nuit, certains meubles sont rangés pour gagner plus de place pour le stationnement de scooters. Dans certains cas, les matelas y sont également posés la nuit et ensuite rangés contre le mur durant la journée. Les fonctions de la mezzanine sont attribuées selon les stratégies des locataires. Alors que la mezzanine est dans plusieurs cas transformée en un espace de stockage, certaines familles nombreuses l'aménagent en espace de repos durant la nuit. Mal aérée et peu solide, la mezzanine est peu confortable et souvent destinée à des aménagements temporaires de fortune.

Illustration 23. Les caractéristiques générales des dortoirs de petite taille

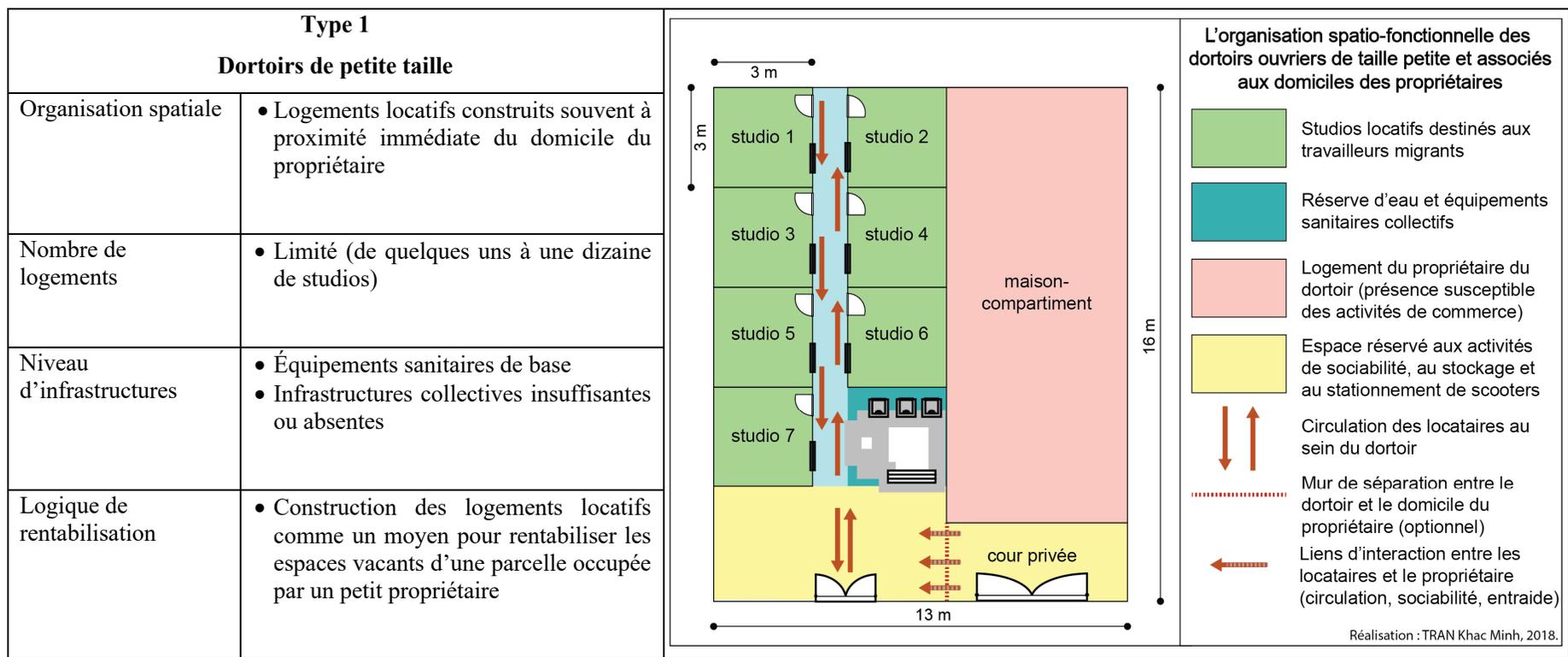


Illustration 24. Les caractéristiques générales des dortoirs de taille moyenne semi-fermés

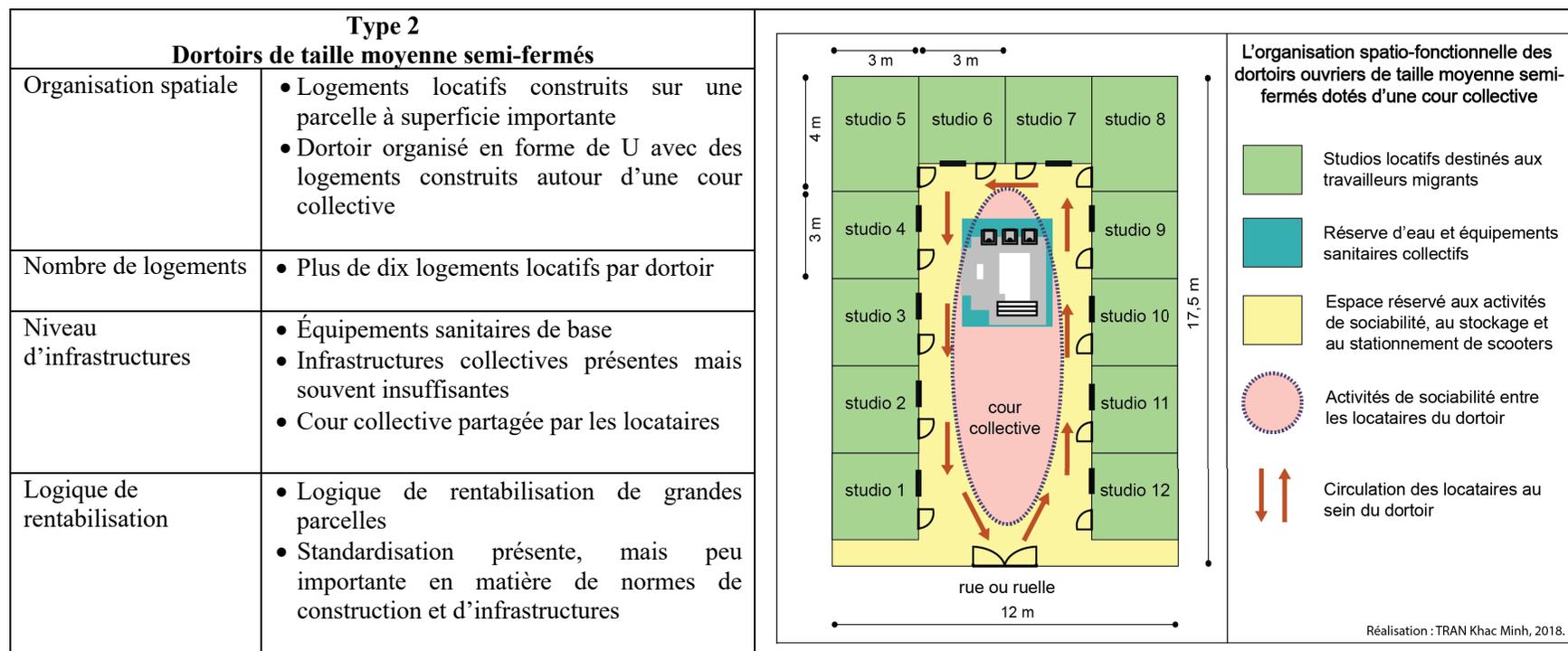


Illustration 25. Les caractéristiques générales des dortoirs fermés dotés de fonctions commerciales supplémentaires

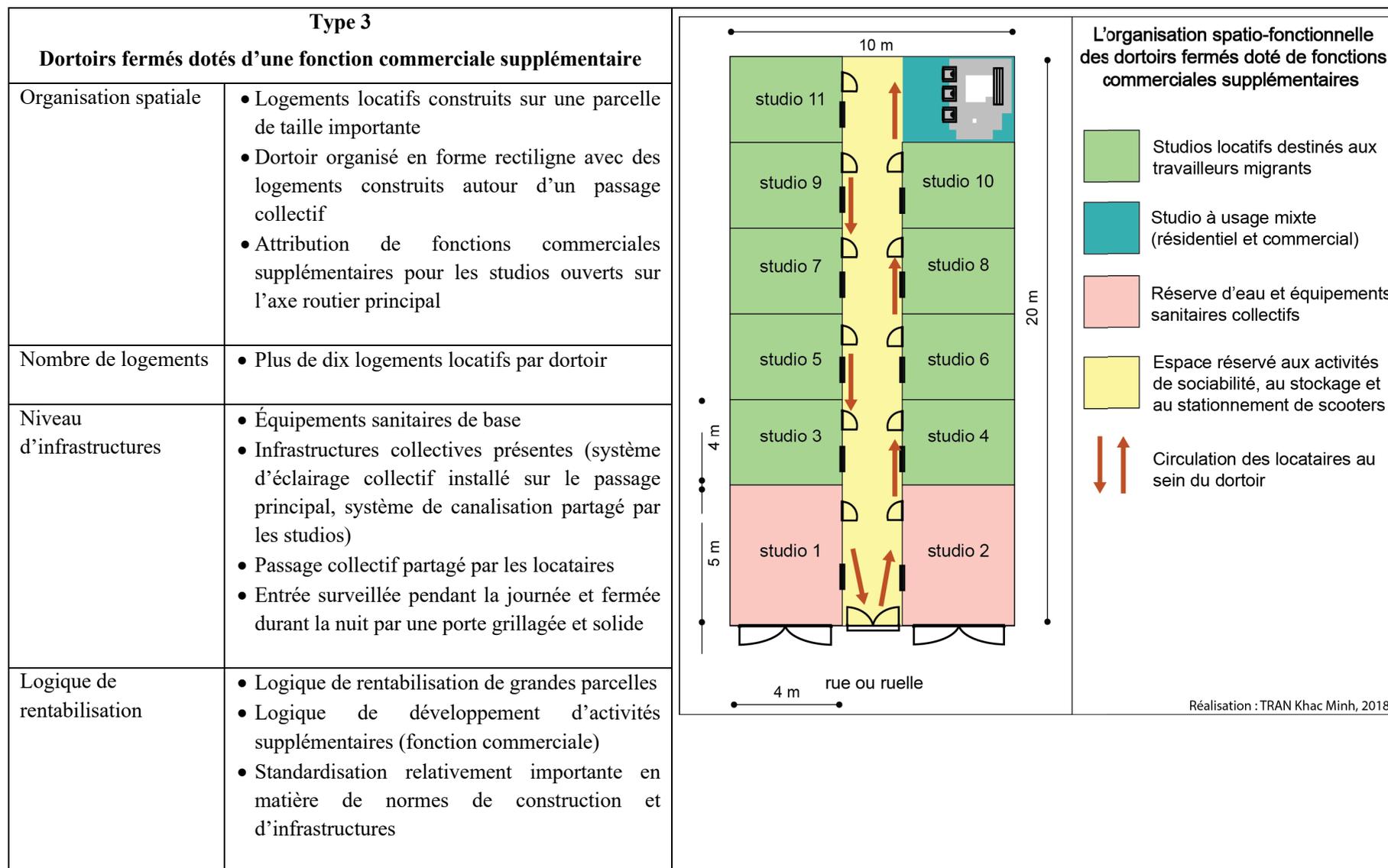
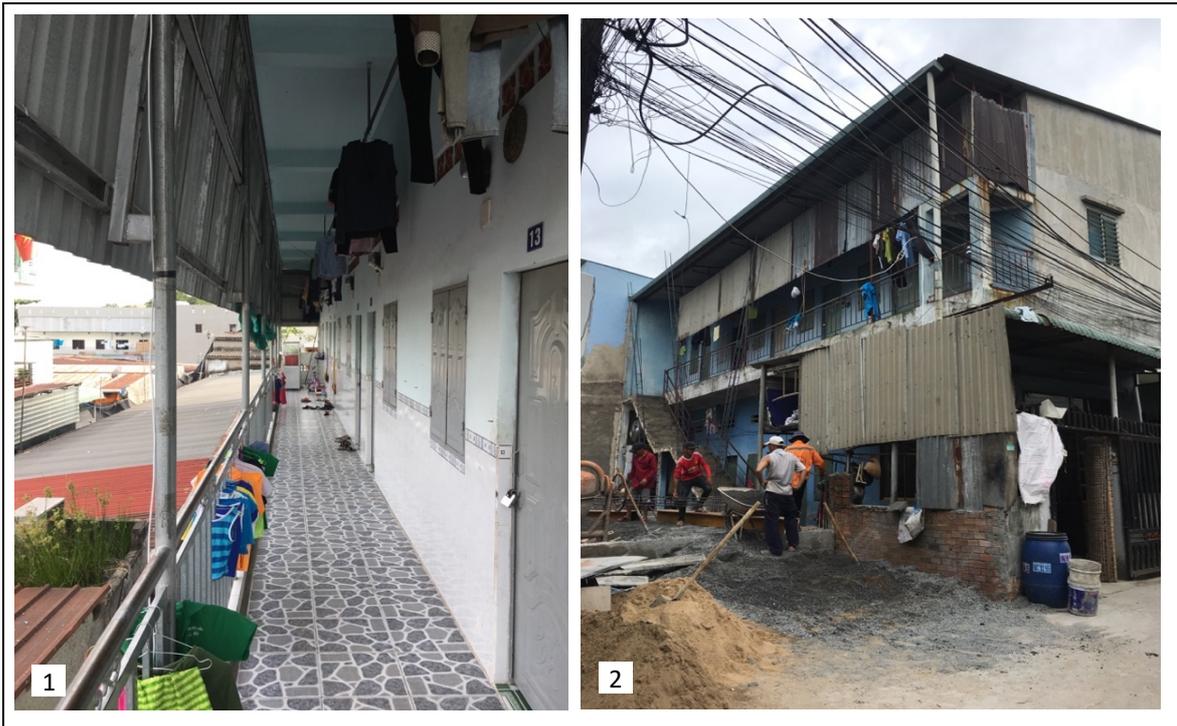


Illustration 26. Quelques exemples de dortoirs ouvriers de hauteurs variables



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2017 (photo 1) ; ĐOAN, Truc Quynh, photo prise en 2017 (photo 2).

Illustration 27. La compacité des studios et le niveau d'équipements des dortoirs ouvriers locatifs



Source : TRAN, Khac Minh ; ĐOAN, Truc Quynh, photos prises en 2017.



Photo 19. Un dortoir fermé doté de fonctions commerciales (district de Bèn Cat, Binh Duong)

Source : TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2017.



Photo 20. Un dortoir de petite taille construit sur des espaces inoccupés d'une maison-compartiment (district de Tân Uyên, Binh Duong)

Source : TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2017



Photo 21 Un jardin aménagé sur le toit d'un dortoir de plusieurs étages (district de Di An, Binh Duong)

Source : TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2017.

La création des dortoirs locatifs dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville s'inscrit avant tout dans une logique de développement résidentiel dans les secteurs limitrophes des zones industrielles. Le secteur du logement locatif connaît aujourd'hui des processus d'amélioration avec la création de dortoirs de taille importante et mieux équipés. Les efforts d'amélioration restent pourtant réticents et peu généralisés. Les maisons-compartiments et les dortoirs locatifs forment avec les réseaux de voirie et les

espaces interstitiels un paysage urbain particulier des périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville.

2. La mise en réseau entre les formes bâties, les espaces interstitiels et les systèmes de voirie

Donnant l'apparence d'une urbanisation peu contrôlée, le tissu bâti des villes vietnamiennes évolue sous l'effet de logiques et de stratégies de développement spécifiques. L'urbanisation *in situ* impulsée par la population locale, guidée par des logiques familiales, communautaires ou par des arrangements informels avec les autorités, contribue à réinventer le tissu des villes vietnamiennes par une association entre les formes de développement préexistant et la modernité contemporaine⁴¹⁹.

Le développement non contrôlé des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville se traduit non seulement par les spécificités morphologiques de certaines formes bâties dominantes, mais aussi par l'organisation spatiale des interstices urbains et des réseaux de voirie. Premièrement, les activités économiques exercées par la population participent à transformer l'organisation spatiale des quartiers périurbains. Les interstices urbains, appropriés par les habitants locaux, deviennent une frontière entre les sphères publique et privée⁴²⁰. Le fonctionnement des réseaux de voirie évolue ainsi sous l'effet des tentatives d'appropriations populaires. Les ruelles structurent par exemple une frontière entre « réseau et territoire », entre éléments urbains fixes (tissu bâti, infrastructures) et flux humains et économiques en circulation (commerce, flux de mobilité quotidienne, liens de sociabilité) (**illustration 29**)⁴²¹.

⁴¹⁹ Pedelahore de Loddis, Christian, « Processus et acteurs de la transition urbaine vietnamienne », in P. Gubry, F. Castiglioni, J-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *La ville vietnamienne en transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 19-43..

⁴²⁰ Miao, Pu, *Public Places in Asia Pacific Cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, p. 6.

⁴²¹ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, p. 266 et 267.

Illustration 28. La diversité de modes d'appropriation des espaces publics et des interstices urbains par la population locale dans les périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville



Une épicerie de fortune installée sur des espaces verts limitrophes d'un cimetière (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville)



Un logement de fortune installé sur un espace limitrophe de la zone franche de Linh Trung II (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville)



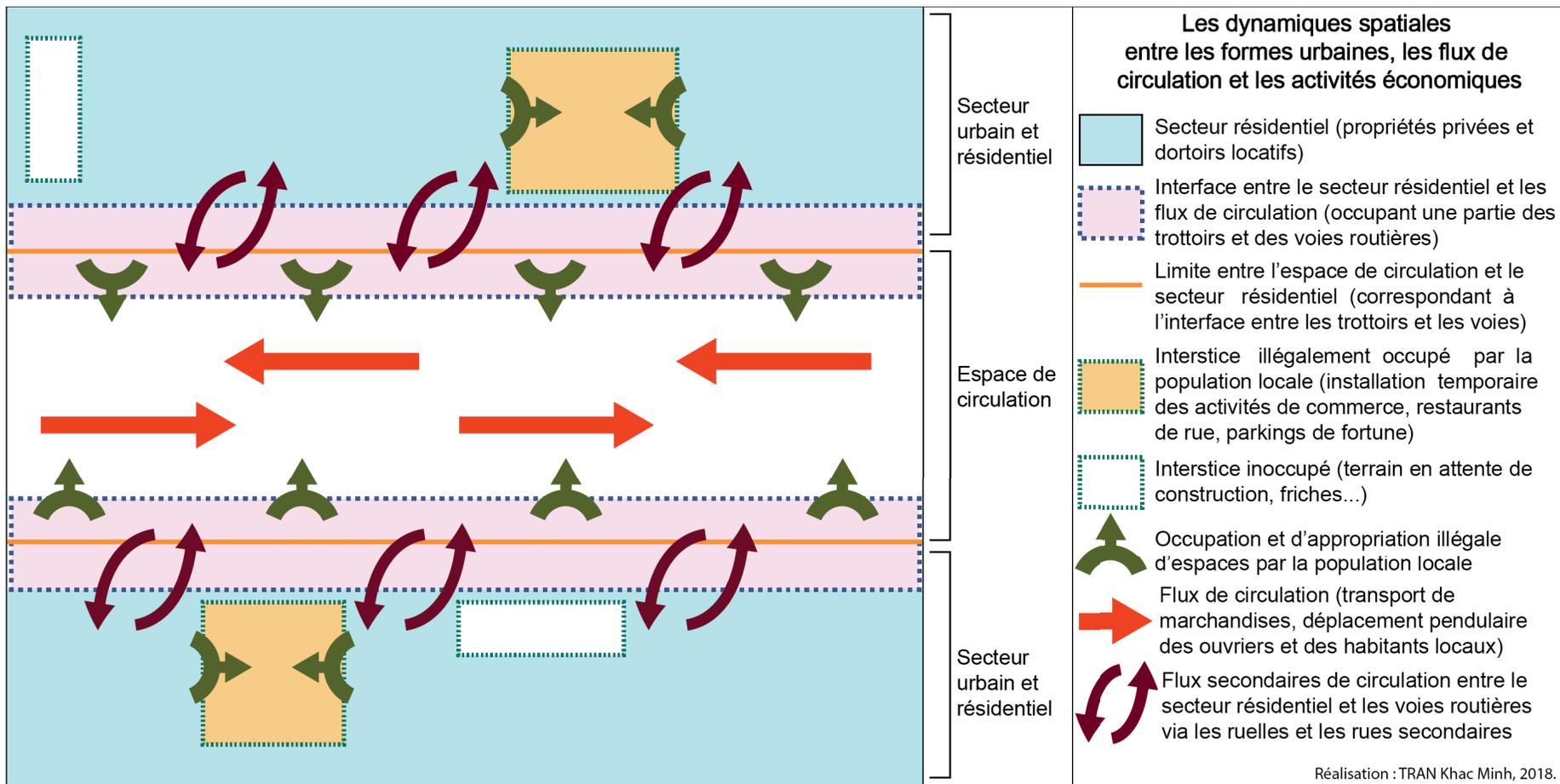
Des vendeurs ambulants et des étals de fortune installés le long du mur de l'usine Viêt Thang (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville)



Un restaurant bon marché installé à l'entrée d'un dépôt de camions (district 9, Hô Chi Minh Ville)

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018.

Illustration 29. Les dynamiques spatiales d'interdépendance entre le bâti urbain, les activités économiques et les flux de circulation humains et de marchandises dans les périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville



Deuxièmement, la mise en réseau entre les interstices, les axes routiers et les formes bâties se réalise sous l'effet de logiques de captation foncière et économique. Comme un interstice urbain ou une friche peuvent facilement être transformés en un restaurant de rue ou en parking, des pratiques transgressant les normes de construction sont délibérément menées par les habitants locaux pour gagner le moindre espace constructible. Dans certains cas exceptionnels, on peut observer également des constructions définitives sur des espaces interstitiels (**illustrations 28 et 29**).

Le trottoir, avec les activités socio-économiques associées et considéré comme un élément majeur de l'identité urbaine des villes vietnamiennes, est également un environnement propice pour l'informalité⁴²². Cet espace urbain fait l'objet de pratiques de construction illégales et d'installations de fortune (porte grillagée, dispositifs de commerce, enclos), qui deviennent permanentes en l'absence d'intervention des autorités. La modification délibérée des lignes de délimitations entre rue et trottoir par les habitants locaux contribue également à morceler les réseaux de voirie locaux (**illustrations 28 et 29**).

Formant un portrait désordonné, voire anarchique, des périphéries émergentes, les dynamiques d'urbanisation autoproduite et non contrôlée contribuent à accélérer la métamorphose de l'espace urbain de la région de Hô Chi Minh Ville. Guidée par des logiques de captation et d'appropriation économique et foncière, l'urbanisation *in situ* devient le moteur principal du développement des secteurs limitrophes des zones industrielles.

3. Une économie périurbaine diversifiée et en croissance accélérée, support spatial et fonctionnel des zones industrielles

En parallèle d'un développement urbain rapide transgressant les normes du schéma directeur, le développement économique des quartiers à proximité des zones industrielles s'appuie sur une mise en réseaux entre différents acteurs locaux. L'émergence d'une économie locale, qui joue un rôle de support spatial et fonctionnel pour les zones industrielles, s'accélère également sous l'effet de l'introduction et de la généralisation de pratiques informelles voire illicites.

La structuration des économies locales sous l'effet de l'industrialisation se traduit par deux dynamiques principales. Il s'agit premièrement de l'émergence d'un secteur du

⁴²² Kim, Annette, « The Mixed-Use Sidewalk: Vending and Property Rights in Public Space », Chicago, *Journal of the American Planning Association*, 2012, 3, p. 225-238 ; Kim, Annette, *Sidewalk City: re-Mapping Public Space in Ho Chi Minh City*, Chicago, University of Chicago Press, 2015, 264 p.

logement locatif particulièrement lucratif, destiné aux ouvriers employés dans les zones industrielles. La construction des studios locatifs exige des investissements peu conséquents, de l'ordre d'environ 50 millions de dongs par studio (environ 2 000 euros par studio)⁴²³. Le coût de l'installation des équipements sanitaires individuels et collectifs est également peu conséquent grâce à l'utilisation de matériaux bon marché et de récupération.

En retour, la rentabilité des dortoirs ouvriers est en général élevée. L'arrivée massive d'ouvriers migrants assure des sources constantes de demande en logements locatifs bon marché⁴²⁴. Le loyer mensuel des studios locatifs varie entre 700 000 dongs et plus de 1,5 million de dongs (entre 25 et 55 euros) en fonction de leur localisation, de leur niveau de confort et de leur superficie. Le propriétaire d'un dortoir de plus de dix studios locatifs peut gagner plus de 10 millions de dongs par mois (environ 380 euros). Pour les petits propriétaires, la location des dortoirs génère un complément de revenu, alors que certains grands propriétaires de dortoirs peuvent percevoir des revenus colossaux⁴²⁵, de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dongs (plusieurs milliers d'euros) dans certains cas exceptionnels⁴²⁶.

En parallèle du secteur du logement locatif en développement accéléré, l'économie des périphéries limitrophes des zones industrielles s'appuie sur des activités de commerce et de service destinées aux migrants ouvriers. Les façades des maisons-compartiments ouvertes sur les rues principales sont transformées en magasins. Le commerce des produits de consommation de base, les restaurants bon marché et les cybercafés y sont les activités économiques les plus présentes (**illustration 30**).

⁴²³ Entretien du 16 juin 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations 8 du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên, province de Binh Duong) ; Entretien du 27 juin 2017 avec Monsieur H., chef de l'îlot d'habitations Thông Nhât du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong) ; Entretien du 5 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Thông Nhât 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong).

⁴²⁴ D'après les résultats des enquêtes menées auprès de propriétaires de dortoirs locatifs à Binh Duong, il est facile de trouver des locataires, notamment pendant les périodes de recrutement des usines situées dans les zones industrielles, à tel point que certains propriétaires doivent appliquer des méthodes de sélection sur leurs candidats locataires.

⁴²⁵ Entretien du 27 juin 2017 avec Monsieur H., chef de l'îlot d'habitations Thông Nhât du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong) ; Entretien du 5 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Thông Nhât 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong).

⁴²⁶ D'après des informations recueillies dans le cadre de l'enquête menée dans l'îlot d'habitations Thông Nhât (district de Di An, province de Binh Duong), certains propriétaires possèdent jusqu'à 500 studios locatifs, qui génèrent en moyenne plus de 500 millions de dongs par mois (plus de 19 000 euros).

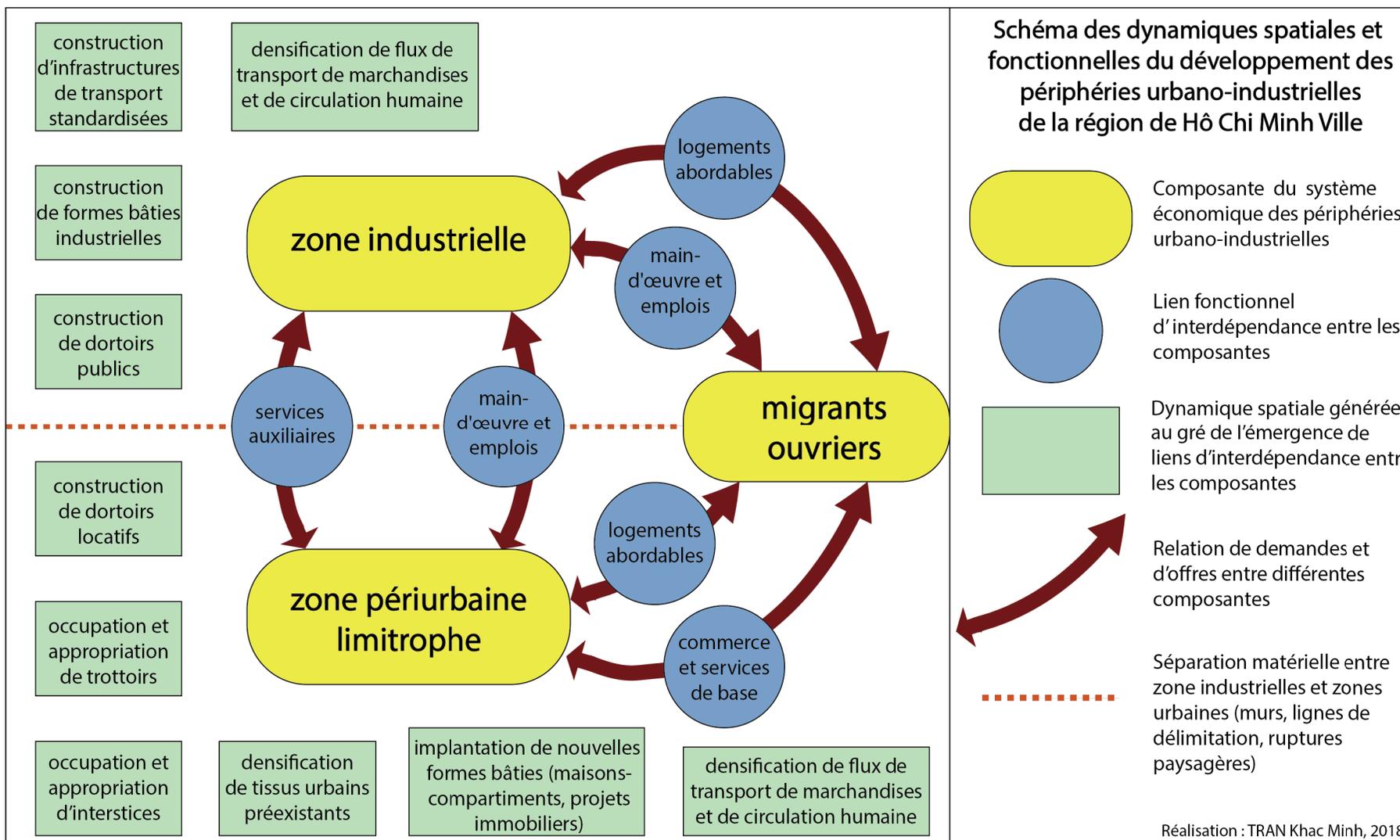
Illustration 30. Le développement de l'économie locale sous l'effet de l'industrialisation, l'exemple de la rue Nguyễn Văn Chi (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville)



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018 ; Google Earth, 2010, 2018.

L'élargissement des usines de la compagnie de confection de vêtements de Việt Thang au début des années 2010 a produit des effets positifs sur l'économie locale. Les entrées de la compagnie, ouvertes sur la rue de Nguyễn Văn Chi, sont à l'origine de flux denses de circulation d'ouvriers aux heures de pointe. Un segment de cette rue, qui relie les deux entrées de la compagnie l'une à l'autre, est transformé en un véritable marché de fortune, caractérisé par un développement peu contrôlé mais dynamique. Alors que les vendeurs ambulants convergent vers les entrées et occupent entièrement les espaces étroits le long du mur de la compagnie, les habitants locaux transforment les façades de leur maison en épiceries, en restaurants et en cafés.

Illustration 31. La synergie spatio-économique entre les zones industrielles et leurs quartiers périurbains limitrophes



Les trottoirs sont également aménagés par les habitants locaux pour y installer des étals et des restaurants éphémères. Les marchés informels se développent également sur des surfaces suffisamment grandes, comme les friches, les dépôts ou les squares de quartier. Les commerces ambulants et les étals informels envahissent également les alentours des marchés aménagés. Dues au fonctionnement continu des zones industrielles, certaines activités commerciales et de services restent ouvertes toute la nuit. Aux heures de pointe, les étals occupent entièrement les trottoirs et les vendeurs de rue convergent vers l'entrée des usines. La vitalité économique des quartiers à proximité de zones industrielles se traduit non seulement par une diversité d'activités productives, mais aussi par leur fonctionnement en continuité.

Le paysage des périphéries à proximité des zones industrielles se caractérise premièrement par une présence d'activités économiques et par des densités humaines exceptionnelles. Deuxièmement, le paysage désordonné, non planifié voire anarchique de ces quartiers s'inscrit pourtant dans des logiques de développement et de complémentarité entre différents acteurs locaux. De la symbiose résidentielle et économique entre migrants et habitants locaux au rôle de support spatial et fonctionnel des zones industrielles, les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville représentent l'un des meilleurs exemples du lien de synergie entre l'industrialisation et la périurbanisation (**illustration 31**). L'urbanisation spontanée et non contrôlée est aux yeux de l'État la meilleure solution aux problèmes de pénuries de logements et de services de base.

II. L'urbanisme de projet comme moteur de la recomposition spatio-fonctionnelle des périphéries métropolitaines

Les dynamiques spatiales de l'urbanisme de projet dans la région de Hô Chi Minh Ville peuvent être caractérisées à travers trois échelles d'analyse. À l'échelle micro-locale, il s'agit d'une diversité de formes urbaines génériques et mondialisées dans le cadre de projets immobiliers. Les formes urbaines génériques associées au réseau planifié d'infrastructures participent à structurer les nouveaux territoires urbains de la région. À l'échelle globale, les liens de synergie et de complémentarité tissés entre les zones industrielles, les projets immobiliers et les infrastructures se développent dans le cadre des villes nouvelles industrielles. Des projets immobiliers associés aux zones industrielles à la création de villes nouvelles, l'urbanisme de projet est considéré par les autorités publiques comme un nouvel

outil pour réconcilier une industrialisation globalisée et une urbanisation soigneusement planifiée.

1. Une diversité de formes urbaines génériques et mondialisées

Sous l'effet d'une intégration accélérée dans l'économie mondiale, le Vietnam témoigne de l'avènement d'un nouveau régime de production urbaine. Ce régime, qui se construit autour de politiques urbaines et économiques libérales, cherche à combiner les dynamiques foncières, les capitaux de promotion et les investissements venus de la population dans le cadre d'un urbanisme de projet mondialisé⁴²⁷.

Dans le cadre d'une économie de marché partiellement contrôlée par l'État, les dynamiques générées par ce régime de production urbaine conduisent à l'introduction de nouvelles combinaisons en matière de montage de projets⁴²⁸. Ces combinaisons tendent à réconcilier le privé et le public, ainsi que l'investissement non étatique et la planification réglementaire. En parallèle de ces dynamiques relationnelles complexes, les nouvelles formes urbaines génériques et mondialisées sont considérées comme un des marqueurs principaux de l'urbanisme de projet⁴²⁹.

Les périphéries métropolitaines, dont la transformation matérielle se caractérise par une rapidité remarquable par rapport aux villes-centres⁴³⁰, se développent sous l'effet d'un double mouvement associant une urbanisation non contrôlée et autoproduite à des projets immobiliers privés⁴³¹. Le paysage urbain façonné par les projets de promotion immobilière apparaît comme un marqueur spatial qui permet de saisir le processus de métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville.

⁴²⁷ Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 373-396.

⁴²⁸ Goldblum, Charles, Peyronnie, Karine et Sisoulath, Bounleuam, « Figures de la transition urbaine en Asie du Sud-Est », in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 14.

⁴²⁹ Franck, Manuelle et Sanjuan, Thierry, « L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 13-26 ; Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 373-396 ; Douglass, Mike, *East Asian Urbanization: Patterns, Problems and Prospects*, Stanford, Asia/Pacific Research Center, coll. « Urban Dynamics of East Asia Research Project », 1998, 41 p.

⁴³⁰ Douglass, Mike, *East Asian Urbanization: Patterns, Problems and Prospects*, Stanford, Asia/Pacific Research Center, coll. « Urban Dynamics of East Asia Research Project », 1998, p. 12 et 13.

⁴³¹ Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Doyet et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 344, 349, 350 et 351.

Le développement des condominiums représente une dynamique spatiale aussi généralisée que représentative de l'urbanisme de projet de la région de Hô Chi Minh Ville. Défini comme un modèle transasiatique par Xavier Guillot⁴³², le condominium représente dans l'exemple singapourien le fruit d'une appropriation des concepts occidentaux par une expertise locale⁴³³. L'avènement de ce modèle de logement collectif, dont l'essor a dépassé le cadre national et proliféré dans les pays voisins, a permis de faire évoluer le paradigme du développement urbain préexistant en Asie.

Premièrement, les condominiums représentent un modèle d'habitat de grande hauteur, multifonctionnel et relié aux infrastructures de transport d'envergure⁴³⁴. Le développement des condominiums, inscrit dans un processus de densification « verticale », s'oppose au modèle des villes sino-coloniales en Asie (**illustration 32**). Les nouvelles formes bâties de grande hauteur, modernisées et souvent dotées de nouvelles fonctions tertiaires et modernes, contrastent avec l'urbanisation « organique » et horizontale des villes d'Asie.

Deuxièmement, le modèle des condominiums a permis de réconcilier la planification réglementaire et la production urbaine privée⁴³⁵. Construits selon des normes de construction élaborées et associés à des mégaprojets d'infrastructures, les condominiums ont contribué, au moins dans le cas singapourien, à réinventer le rôle de l'État dans l'urbanisme réglementaire, dans un contexte d'arrivée d'acteurs privés et étrangers. Finalement, ce concept, inspiré par les modèles nord-américains et européens et adapté par une expertise locale, est devenu un produit d'exportation. La multiplication de cette forme de logement en Asie est l'une des meilleures illustrations du processus de circulation transnationale des modèles urbains sous l'effet de la mondialisation.

⁴³² Guillot, Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », *Géocarrefour*, 2005, 3, p. 174 et 175.

⁴³³ Guillot, Xavier, « Singapour : l'urbanisation du Sud dans le prisme de la mondialisation », Paris, *Autrepart*, 2007, 41, p. 165-179.

⁴³⁴ Guillot, Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », *Géocarrefour*, 2005, 3, p. 175.

⁴³⁵ Guillot, Xavier, « Les élites professionnelles étrangères à Singapour : L'établissement urbain d'une migration haut de gamme », Cachan, *Les annales de la recherche urbaine*, 2003, 94, p. 71-80..

Illustration 32. La verticalisation du paysage urbain des périphéries de Hô Chi Minh Ville, l'exemple des zones urbaines du district 2 situées le long de la route nationale n° 52



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

À partir du milieu des années 2000, le district 2, situé à l'est de Hô Chi Minh Ville, a connu un développement urbain rapide et particulier, avec la création de nombreux projets immobiliers. Les secteurs situés le long de la route nationale n° 52 se trouvent au centre de ce processus d'émergence urbaine. Dotés d'un réseau d'infrastructures élaboré et de ressources foncières abondantes, ces secteurs deviennent aujourd'hui l'une des cibles privilégiées des promoteurs immobiliers. À côté de certains projets de condominiums destinés à la classe moyenne supérieure, il existe également de nombreux projets de condominiums aux prix plus abordables et des zones de relogements. Spatialement éloignés de centres industriels de la métropole, ces secteurs se trouvent au début de l'axe oriental de développement de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville. La route nationale n° 52, le deuxième périphérique régional en construction et l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây permettent d'assurer une liaison rapide entre ce secteur, la ville nouvelle de Thu Thiêm, les zones industrielles des districts 9, de Thu Đức, du sud de Binh Duong et de Biên Hoa. En conséquence, nous considérons ces secteurs comme étant une partie intégrante de l'axe de développement de l'est de Hô Chi Minh Ville et de la dorsale urbano-industrielle de cette région urbaine.

Les condominiums situés dans les périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville partagent avec ceux développés dans d'autres pays d'Asie certaines caractéristiques morphologiques communes. La forme verticale des condominiums de grande hauteur contribue à façonner le paysage des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville. Les condominiums construits dans la région se caractérisent par des hauteurs variées. Certains comptent moins de 20 étages (moins de 70 m), alors que les condominiums construits dans le cadre de complexes résidentiels ambitieux ont des hauteurs qui dépassent 100 m (soit plus de 30 étages)⁴³⁶.

La multifonctionnalité des condominiums (**illustration 33**) se traduit également par l'organisation spatio-économique des étages. Dans le cadre de certains projets immobiliers ambitieux, les premiers étages d'un condominium peuvent être aménagés en centre commercial. Dans le cas de la majorité des condominiums étudiés, les investisseurs réservent de manière systématique au moins les deux premiers étages pour l'implantation de commerces et de services de base, comme des pressings, des cafés, des restaurants et des supérettes de type *convenience store*⁴³⁷. Le sous-sol d'un condominium est presque systématiquement transformé en parking réservé aux véhicules de ses résidents.

⁴³⁶ En règle générale, les étages d'un condominium construit au Vietnam mesurent chacun de 3 à 3,5 m. En effet, la hauteur d'un condominium de 40 étages est de l'ordre de plus de 130 m. Dans le cadre du projet Vinhomes (district de Binh Thanh, Hô Chi Minh Ville), considéré comme le plus grand projet de condominiums de la région de Hô Chi Minh Ville, plusieurs tours de logements ont été construites le long de la rivière de Saigon à partir de la fin des années 2000. La plupart de ces condominiums comptent en moyenne 40 étages (plus de 130 m de hauteur). La tour Landmark 81 fait figure d'exception car elle compte 81 étages pour une hauteur estimée à 461 m.

⁴³⁷ Les *convenience stores* représentent un modèle de supérette particulièrement généralisé dans les pays d'Asie. Alors que les grandes surfaces restent au Vietnam peu présentes, les *convenience stores* se développent rapidement dans les grandes villes. Ouverts 24 sur 24, les *convenience stores* coexistent avec les commerces de proximité tenus par les habitants locaux et s'inscrivent de plus en plus dans la vie quotidienne au Vietnam.

Illustration 33. Les condominiums, une nouvelle forme urbaine générique et mondialisée au cœur des mutations spatiales, économiques et sociales des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville

Les logiques d'implantation spécifiques	L'association de différentes fonctions		
	Fonction résidentielle	Commerces et services	Tertiaire supérieur et services d'entreprises
 <p>a) Les condominiums comme outil d'urbanisation et de densification des périphéries émergentes (exemple : un projet situé à proximité de la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville dans le district 9)</p>  <p>b) Une implantation à proximité des zones et des sites industriels préexistants (exemple : un projet situé dans le secteur limitrophe de la zone industrielle VSIP I du district de Thuân An de la province de Binh Duong)</p>  <p>c) Une présence croissante des condominiums dans les périphéries stratégiques (exemple : les condominiums situés le long de la route nationale n° 52 reliant Hô Chi Minh Ville à Biên Hoa dans la province de Đông Nai)</p>  <p>d) Un développement rapide le long des axes de communications stratégiques (exemple : les condominiums situés à proximité de la ligne 1 en construction du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville)</p>	 <p>k) Condominium Cantavil (district 2, HCMV)</p>    <p>l) Complexe de logements sociaux Đinh Hoa (Binh Duong)</p>	 <p>m) Les commerces destinés aux ouvriers travaillant dans les condominiums en construction</p>  <p>n) Les commerces et les services destinés aux habitants locaux</p> 	 <p>o) Les nouveaux commerces destinés aux habitants des projets de standing</p>  <p>p) La concentration de commerces et de services de standing dans des centres commerciaux associés à certains projets de condominium</p>  <p>q) L'association entre la fonction résidentielle et les activités tertiaires et entrepreneuriales dans le cadre des appartements de type <i>officetel</i> (exemple : les <i>officetels</i> du condominium Lexington Residence, Hô Chi Minh Ville)</p>
<p>La diversité de formes spatiales et de styles architecturaux</p> <p>La mosaïque des condominiums de la région de Hô Chi Minh Ville : des barres horizontales aux tours de logements collectifs de forme verticale ; des projets individuels de taille modeste aux complexes résidentiels regroupant plusieurs grands condominiums</p>  <p>e) Projet Ehome (Binh Duong)</p>  <p>f) Complexe de logements sociaux Đinh Hoa (Binh Duong)</p>  <p>g) Projet An Khanh daté des années 2000 (Hô Chi Minh Ville)</p>  <p>h) Projet An Cu (Hô Chi Minh Ville)</p>  <p>i) Projet Aroma (Binh Duong)</p>  <p>j) Complexe résidentiel Lexington Noaland (Hô Chi Minh Ville)</p>	Réalisation : TRAN Khắc Minh, 2019.		
<p>Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2016 (photo i), en 2017 (a, b, i et n) et en 2018 (c, d, f, g, h, j, k, m, o et p).</p>			

L'organisation spatiale et l'architecture des appartements contribuent à démarquer les condominiums des formes d'habitat préexistantes. La configuration spatiale des appartements modernes, dont la superficie varie de 70 à plus de 100 m², s'oppose essentiellement à celle des maisons-compartiments traditionnelles (**illustrations 33 et 34**). Les couloirs calmes et bien entretenus reliant les appartements les uns aux autres se démarquent radicalement de la densité élevée, des nuisances sonores et des problèmes de pollution trouvés dans les quartiers au développement autoproduit. Certains nouveaux types d'appartements ont été introduits au Vietnam ces dernières années. Les condominiums de type *officetel*⁴³⁸ en représentent un cas exemplaire. Attractifs pour les jeunes actifs grâce à leur prix abordable, ces appartements contribuent à diversifier les offres de logements de la région de Hô Chi Minh Ville.

Illustration 34. L'organisation spatiale d'un appartement de standing, l'exemple d'un projet de condominium situé dans les districts péricentraux du nord-est de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

La majorité des appartements construits au Vietnam se composent de trois à quatre pièces selon leur superficie. Les pièces sont interconnectées, souvent autour d'une grande salle de séjour. Cette forme d'organisation spatiale se différencie radicalement de celle des maisons-compartiments. Dans une maison-compartiment, la salle de séjour, souvent située à l'entrée du logement, se sépare de la cuisine, qui est destinée aux activités plus triviales. L'organisation d'une maison-compartiment en plusieurs étages ne permet pas de renforcer l'interconnectivité entre les pièces.

⁴³⁸ *Officetel* est un concept de condominium en provenance de la Corée du Sud. Il s'agit d'un condominium multifonctionnel qui se compose d'appartements de type studio (moins de 50 m²), de bureaux et de services d'entreprise. Les *officetels* attirent surtout de jeunes couples, des célibataires et des entreprises de taille petite et moyenne. L'intégration des espaces de travail dans le cadre résidentiel d'un condominium permet non seulement de réduire le temps de trajet quotidien, mais aussi d'offrir des solutions de logement à prix abordable aux jeunes actifs.

En parallèle des condominiums, les promoteurs immobiliers vietnamiens cherchent à réinventer les formes urbaines préexistantes. Les maisons-compartiments réinventées représentent l'un des meilleurs exemples. Considérées comme un élément majeur de l'architecture urbaine des villes sino-coloniales en Asie du Sud-Est⁴³⁹, les maisons-compartiments se trouvent au cœur du système socio-culturel et économique des villes vietnamiennes⁴⁴⁰. Durablement ancrées dans la vie sociale et culturelle vietnamienne, les maisons-compartiments retrouvent leur place dans le processus de recomposition métropolitaine. Alors que de nombreux exemples mettent en évidence le rôle de la réinvention de cette forme d'habitat dans les processus de réhabilitation et de patrimonialisation des villes d'Asie du Sud-Est⁴⁴¹, le renouvellement des maisons-compartiments vietnamiennes est au contraire guidé par des logiques de rentabilisation des espaces urbains.

Les promoteurs immobiliers, dont l'action s'inscrit dans les logiques de compétition économique, cherchent à réinventer cette forme urbaine. La naissance des maisons-compartiments « modernisées » est considérée comme l'un des meilleurs exemples de formes bâties hybrides créées sous l'effet de l'internationalisation de la production urbaine. Il s'agit d'une combinaison d'une part entre l'urbanisme de projet mondialisé et les concepts urbanistiques préexistants. D'autre part, les maisons-compartiments modernisées réconcilient les logiques d'organisation spatiale et fonctionnelle traditionnelles et celles de la promotion immobilière sous l'effet d'une mobilisation accélérée de capitaux privés et transnationaux.

Les maisons-compartiments de nouvelle génération⁴⁴² se caractérisent par une standardisation architecturale et par une redéfinition de leur dimension (**illustration 36** et **tableau 13**). Dans le cadre d'un projet immobilier, les maisons-compartiments sont souvent construites selon une architecture unique sur des parcelles de dimension similaire. D'après les enquêtes de terrain réalisées, les maisons-compartiments modernisées ont des dimensions plus importantes que celles construites de manière autonome par la population locale (**illustration 35**).

⁴³⁹ Goldblum, Charles, « Le compartiment chinois ou le passé recomposé : facettes et enjeux de la requalification du centre ancien à Singapour », Cachan, *Les annales de la recherche urbaine*, 1996, 72, p. 69.

⁴⁴⁰ Pedelahore de Loddis, Christian, « Tribulations d'un modèle urbain dominé, le "compartiment" vietnamien », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2003, 113-114, p. 94, 95, 96 et 97.

⁴⁴¹ Goldblum, Charles, « Le compartiment chinois ou le passé recomposé : facettes et enjeux de la requalification du centre ancien à Singapour », Cachan, *Les annales de la recherche urbaine*, 1996, 72, p. 68-78.

⁴⁴² Les maisons-compartiments modernisées sont qualifiées par les termes vietnamiens de "nhà phố liên kề" (maisons de rue mitoyennes de forme commune)

Illustration 35. L'organisation spatiale d'un projet de maisons-compartiments modernisées, l'exemple du projet Rich Town (ville nouvelle de Binh Duong, Binh Duong)



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 ; Google Earth, 2018 ; Compagnie de promotion immobilière Gold City, « Dự án nhà phố thương mại Rich Town - thành phố mới Bình Dương » [Projet de maisons-compartiments modernisées Rich Town - ville nouvelle de Binh Duong], <http://phothuongmai.vn/nha-pho-thuong-mai-rich-town--thanh-pho-moi-binh-duong-gia-goc-cdt-dt165.html>, consulté le 05/06/2018.

Illustration 36. La diversité de formes spatiales et architecturales et de situations des projets de maisons-compartiments modernisées



1 La ville nouvelle de Thu Thiêm (Hô Chi Minh Ville)

2 La ville nouvelle de Binh Duong (Binh Duong)

3 Le district de Bê n Cat (Binh Duong)

4 La ville nouvelle de Nhon Trach (Đông Nai)

5 Le district 2 (Hô Chi Minh Ville)

6 La ville nouvelle de My Phuoc (Binh Duong)

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017 (photo 6) et en 2018 (photos 1, 2, 3, 4, 5).

Considérées comme une forme de logements commerciaux hybride, les maisons-compartiments modernisées prolifèrent dans les périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville. Le discours promotionnel qu'élaborent les promoteurs de projets de maisons-compartiments modernisées s'appuie sur quatre arguments principaux : un droit foncier garanti, des configurations spatiales (superficie, nombre d'étages, architecture) variées, un prix attractif et un retour sur investissement élevé. Néanmoins, ces projets se heurtent à multiples problèmes structurels et conjoncturels. Alors que les prix sont constamment en hausse sous l'effet de la spéculation, ces projets sont souvent éloignés de centres urbains préexistants et dépourvus d'infrastructures et de services de base. Certains projets de maisons-compartiments situées à proximité des zones industrielles, déjà difficilement accessibles pour la classe populaire et moyenne, sont de nos jours complètement abandonnés (photos 3 et 4).

Tableau 13. Les maisons-compartiments modernisées, un modèle de logements commerciaux réinventé à partir de concepts préexistants

Caractéristiques	Maisons-compartiments de nouvelle génération	Maisons-compartiments au développement autonome
Mode de développement	- Projets immobiliers	- Initiatives individuelles
Distribution régionale	- Périphéries au développement planifié par les promoteurs immobiliers	- Périphéries au développement peu contrôlé (à proximité de zones industrielles, le long des axes routiers) - Villes-centres et districts péricentraux
Largeur	- Plus de 4 m (jusqu'à 8 m dans certains projets immobiliers)	- De deux à quatre m en règle générale
Profondeur	- Plus de 20 m	- Variable et moins de 20 m en règle générale
Hauteur	- À partir de deux étages en règle générale	- Variable en fonction de la capacité financière et des stratégies économiques des propriétaires
Surface au sol	- Plus de 100 m ² en règle générale	- Variable de moins de 40 m ² à plus de 100 m ² en fonction de la dimension des parcelles
Surface habitable	- Plus de 250 m ² en règle générale (certaines peuvent atteindre plus de 600 m ²)	- Variable de moins de 100 m ² à plusieurs centaines de mètres carrés selon le nombre d'étages
Architecture	- Forme standardisée	- Formes variables
Organisation spatiale des pièces	- Modification possible des fonctions et de la dimension des pièces par les propriétaires	- Variable selon les stratégies des propriétaires
Équipements et infrastructures techniques	- Infrastructures techniques de base modernisées installées par les promoteurs (système électrique, canalisation...) - Infrastructures complémentaires installées par les habitants	- Niveau d'équipement des infrastructures dépendant de la capacité financière des propriétaires

Finalement, la réinvention du concept de maison-compartiment participe de manière fondamentale à la recomposition métropolitaine des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville. Les maisons-compartiments de nouvelle génération ont permis de réconcilier l'urbanisme de projet mondialisé et les pratiques urbaines des Vietnamiens. Étrangers aux modes de vie dits « hors sol »⁴⁴³, les Vietnamiens éprouvent cependant une réticence face aux formes d'habitat de grande hauteur comme les condominiums. Les maisons-compartiments, grâce à leurs caractéristiques spatiales et architecturales réadaptées, représentent une modernité urbaine hybride et une appropriation locale d'un urbanisme mondialisé.

Majoritairement réservées aux classes moyennes et moyennes supérieures, les maisons-compartiments de nouvelle génération et les condominiums contribuent de manière déterminante à façonner le paysage des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville. Il existe également des types de projets immobiliers réservés à d'autres catégories de population, comme les logements sociaux, les logements à prix abordable et les villas de standing. Ces catégories, dont le développement est moins généralisé, peuvent être considérées comme des concepts dérivés des types de logements commerciaux dominants (**illustration 37**). Alors que la promotion des logements sociaux s'inspire du concept des condominiums de grande hauteur, on peut se demander si certains projets de logements à prix abordables ne représenteraient pas une forme dérivée des maisons-compartiments modernisées.

La différence entre les catégories de logements bon marché et les concepts originaux de condominium et de maison-compartiment modernisée se trouve essentiellement dans leur qualité de construction. L'utilisation de matériaux moins coûteux, de techniques de construction moins sophistiquées et la simplification des infrastructures et des services de base ont permis de rendre certains projets immobiliers plus accessibles aux populations modestes. Les programmes de développement de logements sociaux ont été élaborés par certaines provinces les plus économiquement avancées. Les projets de logements sociaux

⁴⁴³ Malgré un développement généralisé et accéléré, les condominiums restent une forme d'habitat nouvelle qui suscite une certaine réticence chez les Vietnamiens. Les terrains restent aux yeux des Vietnamiens une garantie économique plus solide que les appartements « hors-sol ». En conséquence, les maisons-compartiments construites dans le cadre des projets immobiliers représentent une alternative satisfaisante pour les Vietnamiens. Cette forme d'habitat permet à la fois d'assurer la propriété foncière des habitants et de construire un cadre de vie moderne et confortable.

Becamex, construits dans les périphéries industrielles de Binh Duong, en représentent un des meilleurs exemples⁴⁴⁴.

⁴⁴⁴ D'après des résultats recueillis dans le cadre du projet « Binh Duong Liveable City », les projets de logements sociaux sont considérés par les autorités locales comme un modèle réussi malgré leur qualité de construction discutable. Le prix d'un appartement de plus de 30 m² dans le cadre d'un projet de logement social est de l'ordre de plus de 100 millions de dongs (environ 4 000 euros), alors que celui d'un appartement de 70 m² dans un projet de condominium de la ville nouvelle de Binh Duong peut atteindre 2 milliards de dongs (plus de 75 000 euros). Quant aux projets de logement abordable à Binh Duong, les prix sont également moins élevés, allant de 1 milliard à 2 milliards de dongs (de plus de 35 000 à plus de 75 000 euros) pour un logement de plus de 50 m², alors qu'une maison-compartiment de nouvelle génération dans la ville nouvelle de Binh Duong peut atteindre plus de 4 milliards de dongs (plus de 150 000 euros).

Illustration 37. Les projets de logements sociaux dans les périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017 (photos 2, 3 et 5) et en 2018 (photos 1 et 4). Situés à proximité des zones industrielles, les projets de logements sociaux, investis par les autorités provinciales, deviennent aujourd'hui de nouveaux pôles urbano-résidentiels. Par rapport aux projets développés par des promoteurs privés, ces condominiums bon marché semblent particulièrement convoités, ce qui résulte d'un remplissage plus rapide et d'un développement de commerces et de services locaux plus réussi.

Enfin, les villas de standing (**photos 22 et 23**), destinées à la classe métropolitaine aisée, sont considérées comme une des formes urbaines les plus représentatives de l'urbanisme de projet dans la région de Hô Chi Minh Ville. Malgré un développement moins généralisé, les projets de villas deviennent un marqueur spatial de l'empreinte des modes de développement urbain privé et internationalisé dans les périphéries émergentes.

Construites sur de grandes parcelles, les villas issues des projets immobiliers s'inspirent d'une architecture étrangère à celle des logements vietnamiens. À côté de formes spatiales imposantes et modernes, les villas de standing se dotent également d'équipements et d'infrastructures techniques de haut de gamme. La majorité de la population de la région de Hô Chi Minh Ville n'a pas l'accès aux projets de logements de standing. Séparés des quartiers préexistants, les complexes de villas de standing deviennent des îlots privés, principalement réservés à la classe aisée. Incarnant une logique de ségrégation socio-spatiale, la présence croissante de formes de logements de haut standing contribue à morceler davantage encore les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville.

Photo 22. Les villas préfabriquées dans le cadre d'un projet de logements de standing situé dans la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong)



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2016.

Photo 23. Une villa dotée d'un jardin spacieux dans le cadre d'un projet de logements de standing situé dans le district 9 (Hô Chi Minh Ville)



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2016.

2. La synergie entre l'urbanisme de projet de l'industrialisation et ses conséquences spatiales

En dépassant l'échelle des formes bâties, l'urbanisme de projet dans la région de Hô Chi Minh Ville se traduit par des logiques d'implantation spatiale spécifiques. Il s'agit à la fois d'une création *ex nihilo*, qui dépasse les logiques territoriales préexistantes, et de liens spatiaux de complémentarité avec les zones industrielles. Dans le cadre des projets immobiliers, les formes d'habitats s'associent avec les infrastructures et les fonctions économiques nouvellement implantées, en formant un territoire à la fois multifonctionnel et de plus en plus déconnecté des éléments urbains préexistants. Finalement, les projets immobiliers sont interconnectés aux infrastructures routières et portuaires régionales dans l'objectif d'appuyer davantage l'industrialisation.

L'émergence contemporaine des territoires périurbains en Asie s'inscrit non seulement dans un processus d'intégration mondiale par l'industrialisation, mais aussi dans une évolution identitaire avec la construction des villes-monde⁴⁴⁵. Par bien des aspects, les périphéries jouent un rôle de support spatial dans le processus d'émergence métropolitaine des grandes régions urbaines d'Asie. La synergie entre l'industrialisation globalisée et l'expansion métropolitaine est identifiée comme un processus central, comme le montre le

⁴⁴⁵ Douglass, Mike et Ho, Kong Chong, « Globalisation and Liveable Cities: Experiences in Place-Making in Pacific Asia », Liverpool, *International Development Planning Review*, 2008, 3, p. 204.

cas des régions de Bangkok⁴⁴⁶ et de Jakarta⁴⁴⁷. La construction métropolitaine se traduit également par l'implantation de filières de nouvelles technologies en lien avec les mégaprojets urbains comme le cas du *Multimedia Super Corridor* de la région de Kuala Lumpur⁴⁴⁸.

L'urbanisme de projet opère au gré de nouvelles logiques territoriales, qui conduisent à la création *ex nihilo* de nouvelles zones urbaines⁴⁴⁹ en périphéries métropolitaines de la région de Hô Chi Minh Ville (**illustration 38**). De la création des villes nouvelles à celle des mégaprojets d'infrastructures, les périphéries de cette région urbaine connaissent un processus de reconversion foncière accéléré. La création de Thu Thiêm et de la ville nouvelle de Binh Duong contribue à transformer en profondeur des territoires traditionnellement ruraux, faiblement peuplés voire enclavés⁴⁵⁰. Au début des années 2010, la construction de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây et celle du deuxième périphérique régional ont constitué par exemple un support spatial pour le développement périurbain de l'est de cette région⁴⁵¹ (**illustrations 39 et 40**).

⁴⁴⁶ Deler, Jean-Paul et Kermel-Torrès, Doryan, « Industrialisation et expansion mégapolitaine : le corridor du littoral sud-est de Bangkok », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671-672, p. 7-27.

⁴⁴⁷ Firman, Tommy, « The Restructuring of Jakarta Metropolitan Area: a "Global City" in Asia », Londres, *Cities*, 1998, 15, p. 229-243.

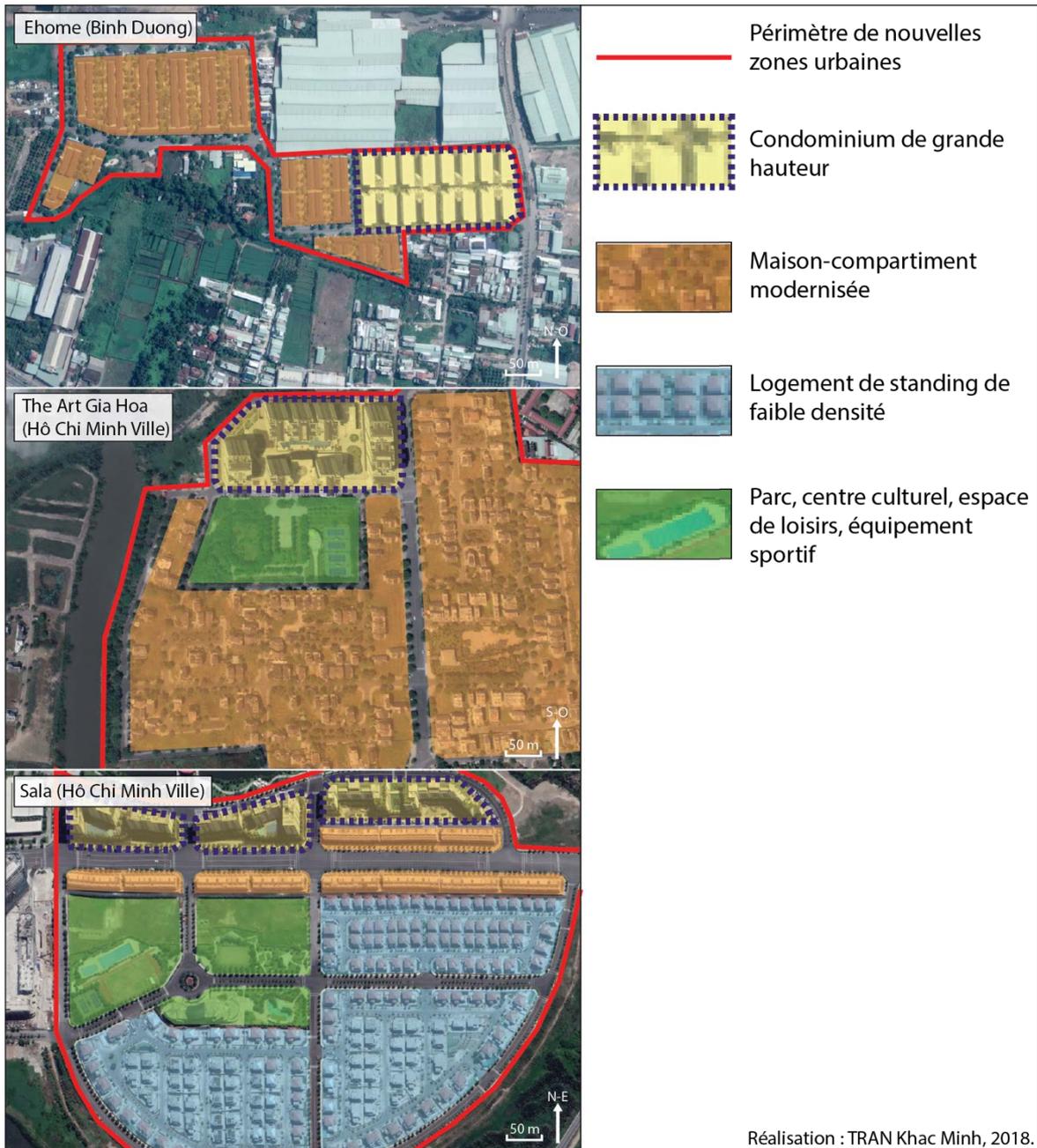
⁴⁴⁸ Bunnell, Tim, Morshidi, Sirat et Barter, Paul, « Kuala Lumpur Metropolitan Area. A Globalizing City-Region », Londres, *Cities*, 2002, 5, p. 357-370 ; Bunnell, Tim, *Malaysia, Modernity and the Multimedia Super Corridor: a Critical Geography of Intelligent Landscapes*, Londres/New York, Routledge, 2004, 224 p.

⁴⁴⁹ Au Vietnam, le mot *khu đô thị mới* (zone urbaine nouvelle) est l'appellation commune des projets de logements privés développés par les promoteurs immobiliers.

⁴⁵⁰ La ville nouvelle de Binh Duong se développe sur le territoire des districts de la ville de Thu Dầu Môt (province de Binh Duong). Ces districts, éloignés de la ville-centre, étaient avant 2010 un territoire à prédominance rurale et agricole. La construction rapide de cette ville nouvelle en 2010 a transformé ce territoire en un nouveau centre urbain provincial. Quant à Hô Chi Minh Ville, la ville nouvelle de Thu Thiêm se trouve pourtant sur un territoire géologiquement instable (présence des zones marécageuses), rural et économiquement déconnecté de la ville-centre. Sans aborder une série de problèmes de conflits fonciers, la création de Thu Thiêm incarne une extension du territoire urbain de la métropole en direction de l'est de cette région urbaine.

⁴⁵¹ L'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (CT01) dessert les territoires orientaux de la dorsale industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville. Partant du district 2 de Hô Chi Minh Ville, cette autoroute permet de relier la ville-province à la ville nouvelle industrielle de Nhon Trach et au district de Long Thanh de la province de Đông Nai. La construction du deuxième périphérique régional permet quant à elle de relier les zones industrielles des districts 9 et de Thu Đức aux complexes portuaires de Cat Lai et de Hiệp Phuoc, ainsi qu'à l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây.

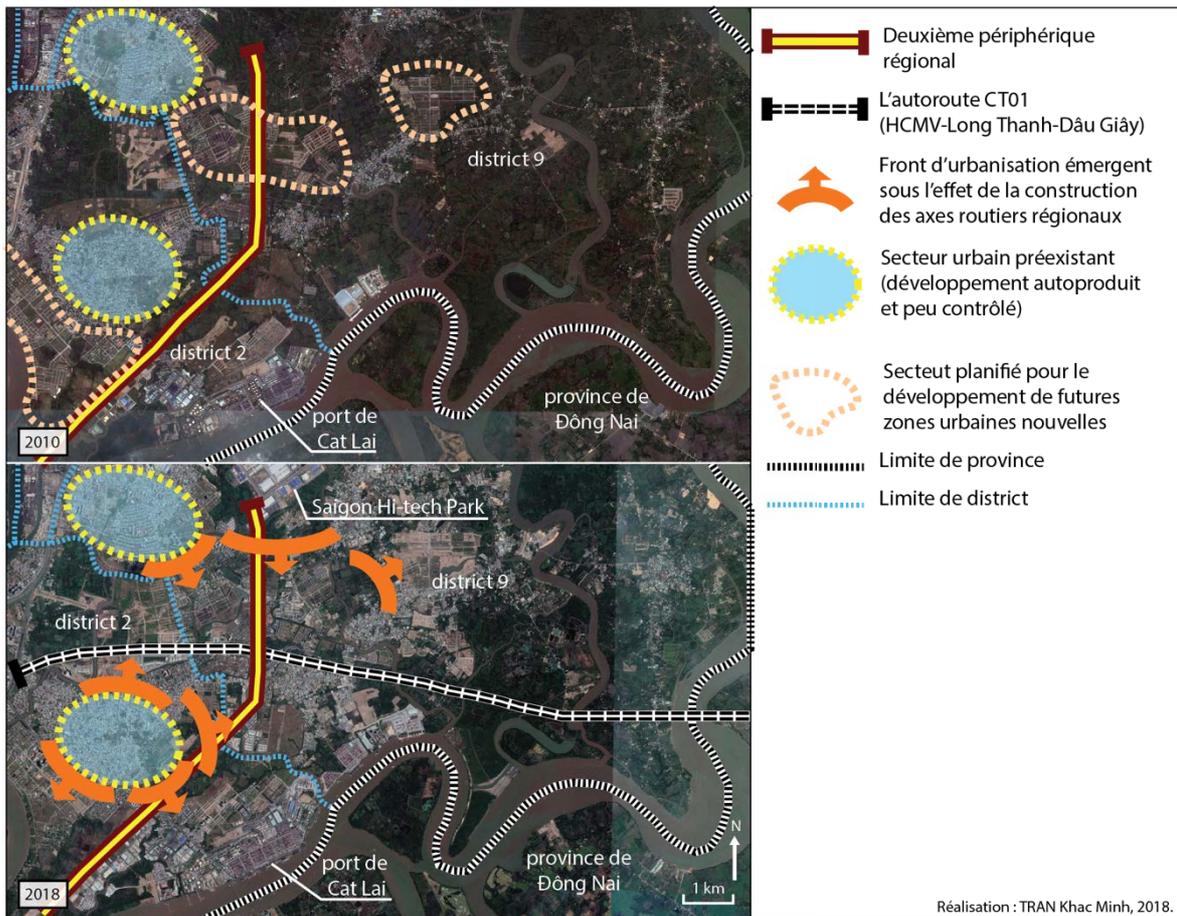
Illustration 38. L'association de différents types de projets immobiliers dans le cadre des zones urbaines nouvelles



Source : Google Earth, 2018.

Cette méthode de développement immobilier est employée par les promoteurs pour diversifier la clientèle et pour optimiser la rentabilité de leurs investissements. Dans le projet Ehome, les condominiums et les maisons-compartiments standardisées sont par exemple destinés à une clientèle locale dotée d'une capacité de financement modeste. Dans le projet Sala, les condominiums et les maisons-compartiments restent accessibles à la classe moyenne supérieure, alors que les villas de standing sont réservées à une clientèle aisée dotée d'une capacité de financement considérablement plus importante.

Illustration 39. Le rôle structurant des axes routiers régionaux dans le développement urbain des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, l'exemple de l'autoroute CT01 et du deuxième périphérique régional



Source : Google Earth, 2010, 2018.

La construction de l'autoroute CT01 et du deuxième périphérique régional contribue à redéfinir les dynamiques de développement urbain des périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville. L'autoroute CT01 ouvre un nouveau front de développement urbain vers l'est de la région métropolitaine, notamment en direction de la ville nouvelle de Nhon Trach (province de Đông Nai). Le deuxième périphérique régional dessert les périphéries urbaines des districts 2 et 9, tout en reliant le port de Cat Lai à la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville. Directement relié aux réseaux routiers intra-urbains, le deuxième périphérique régional contribue fondamentalement à l'émergence de périphéries de l'est de Hô Chi Minh Ville. Avant même la mise en service de l'autoroute CT01, on peut observer la planification de plusieurs zones urbaines situées le long du deuxième périphérique régional.

Illustration 40. Les dynamiques de développement urbain des périphéries de l'est de Hô Chi Minh Ville sous l'effet de la construction de l'autoroute CT01 et du deuxième périphérique régional



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 (photos 1, 3 et 4) et en 2018 (photos 2, 5 et 6).

Les territoires historiquement ruraux voient une création rapide et généralisée de nombreux projets immobiliers, en lien avec les infrastructures régionales et avec les zones industrielles, ce qui correspond au schéma théorique de la création des *desakota*⁴⁵². Avec la déconcentration des villes-centres, les périphéries urbaines de la région deviennent un terrain propice pour le développement immobilier. À travers les cas d'études, il apparaît que le

⁴⁵² McGee, Terry G., « The Emergence of “Desakota” Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

développement et la répartition spatiale des projets immobiliers sont guidés par deux logiques principales. Premièrement, les promoteurs s'emparent, selon une logique de captation et de rentabilisation foncière, des périphéries où les terrains restent abondants et accessibles. Deuxièmement, le développement immobilier doit s'associer, selon une logique de synergie économique, à des centres manufacturiers préexistants.

La synergie économique et spatiale entre l'industrie et l'urbanisme de projet se traduit par l'implantation et la valorisation systématique des projets immobiliers, situés à proximité des zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville (**illustration 41** et **carte 19**). Plusieurs éléments peuvent permettre d'expliquer cette dynamique. En premier lieu, le développement des activités manufacturières renforce la viabilité économique du territoire périurbain concerné, ce qui permet d'assurer le succès de l'implantation de projets immobiliers. D'ailleurs, le développement industriel signifie également la structuration d'un réseau routier et d'autres équipements techniques de base, ce qui peut contribuer à réduire les investissements dans le domaine des infrastructures pour les promoteurs immobiliers.

Deuxièmement, l'industrialisation de territoires périurbains entraîne divers processus de densification démographique et de diversification sociale. Dans les territoires périurbains, où les modes d'urbanisation autoproduite et non contrôlée restent prédominants, les projets immobiliers représentent une alternative de logement intéressante pour les cadres et les ingénieurs employés dans les zones industrielles⁴⁵³. Avec l'arrivée de nombreux migrants, les projets immobiliers évolueront-ils pour attirer cette clientèle potentielle ? Le développement de multiples projets de logements bon marché et des premiers complexes de logements ouvriers, comme le montre l'exemple de Binh Duong⁴⁵⁴, contribuent à créer de nouvelles dynamiques urbaines dans la région de Hô Chi Minh Ville.

⁴⁵³ Cette catégorie de population se compose surtout d'employés qualifiés et d'expatriés. Mieux rémunérée et adoptant un mode de consommation différent de celui des ouvriers, cette population a tendance à opter pour des logements de haut standing. Éloignés des quartiers au développement non planifié, bruyants et pollués, les projets de condominiums et de villas de standing contribuent à dynamiser le marché immobilier et de logements locatifs locaux. Plusieurs villas et appartements de standing sont mis en location dans l'objectif de satisfaire les besoins en logement de cette population.

⁴⁵⁴ Centre de recherche sur l'habitat et sur l'immobilier de Binh Duong, *Chương trình phát triển nhà ở tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030* [Programme du développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du Comité populaire de Binh Duong, 2014, p. 31 et 32 ; Becamex, *Đề án xây dựng nhà ở an sinh xã hội Becamex (giai đoạn 1 : 2011-2015)* [Programme de développement du modèle de logements sociaux Becamex (phase 1 : 2011-2015)], Thu Dầu Môt, publications de Becamex, 2011, 80 p.

Illustration 41. Le développement de la zone résidentielle Viet-Sing en synergie avec la zone industrielle VSIP I



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017 (photo 1) et en 2018 (photo 2) ; Google Earth, 2018. Le développement de la zone urbaine Viet-Sing s'accélère au rythme de celui de la zone industrielle VSIP I. Le secteur résidentiel de Viet-Sing est destiné à la fois à la population locale, aux migrants ouvriers et aux cadres vietnamiens et étrangers employés dans la zone industrielle VSIP I. Alors qu'une partie de la zone résidentielle est destinée à la création d'un complexe de logements sociaux (photo en bas à droite), des dortoirs locatifs sont construits par la population locale dans les secteurs de lotissements. L'émergence d'une économie locale, qui est essentiellement destinée à la population riveraine, se traduit par la création de nombreux commerces et de services de base le long des axes routiers (photo en bas à gauche). Finalement, la création des projets de logements de standing, spatialement séparés des quartiers populaires, s'inscrit dans une stratégie de développement d'un secteur résidentiel destiné à une population plus aisée.

Carte 19. L'organisation du projet de logements commerciaux Midori Park et ses liens spatiaux avec la zone industrielle VSIP II (ville nouvelle de Binh Duong, Binh Duong)



Source : Google Earth, 2018 ; Entretien du 22 juillet 2017 avec les agents immobiliers chargés du projet de la zone urbaine nouvelle Midori Park (ville nouvelle de Binh Duong) de Becamex-Tokyu.

Lors de notre enquête réalisée en 2017, les employés de la société Becamex-Tokyu ont considéré la proximité avec la zone industrielle VSIP II comme un avantage stratégique pour le projet Midori Park. Situé dans un secteur limitrophe de VSIP II, Midori Park cherche à attirer non seulement des habitants issus de la classe moyenne aisée en quête de logements de standing, mais aussi des cadres étrangers, qui travaillent dans les zones industrielles à proximité. Selon un des employés de Becamex-Tokyu, ce projet se trouve dans un secteur desservi par un canal d'évacuation des eaux usées industrielles de VSIP II. En effet, l'espace situé au-dessus de ce canal est réservé à la construction d'un parc à la place des maisons-compartiments.

Des condominiums de haut standing aux futurs complexes de logements ouvriers, l'émergence des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville est guidée également par une logique spécifique de marketing, développée au gré des dynamiques d'industrialisation. Alors que les autorités essaient par leur planification réglementaire de maintenir la séparation spatiale entre l'industrie et les zones résidentielles⁴⁵⁵, les promoteurs immobiliers s'y opposent à travers leur pratique commerciale. La proximité avec les zones industrielles

⁴⁵⁵ Entretien du 5 mai 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au Comité de gestion des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville (Hepza).

est considérée comme l'un des meilleurs arguments assurant le succès d'un projet immobilier (**illustration 41** et **carte 19**)⁴⁵⁶. Le potentiel économique créé par les zones industrielles réussit à séduire de nombreux citoyens, tout en masquant de nombreux problèmes sociaux et environnementaux.

La construction des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville repose sur des logiques spatiales et fonctionnelles qui font primer une synergie entre l'urbanisme de projet et l'industrialisation. Le trio formé entre l'urbanisation autoproduite, l'urbanisme de projet et les activités industrielles contribue à complexifier les dynamiques spatiales de la périurbanisation de la plus grande métropole du Sud-Vietnamien.

À l'intérieur d'un projet immobilier, le développement spatial se réalise également sous l'effet d'une logique de synergie entre différentes fonctions. Les services et les infrastructures de transport appuient le développement de la fonction résidentielle. La promotion de nouvelles activités tertiaires se traduit par exemple par l'aménagement des façades des maisons-compartiments modernisées et des étages inférieurs d'un condominium en magasins, en restaurants ou en bureaux.

Un réseau de transport moderne se structure en parallèle de la construction de logements dans le cadre d'un projet immobilier. Les réseaux routiers hiérarchisés des nouvelles zones urbaines se traduisent d'abord par la construction d'artères principales destinées à des circulations automobiles importantes. Ces artères subdivisent une nouvelle zone urbaine en plusieurs secteurs. À l'intérieur de chaque secteur, un réseau routier secondaire, dense et doté de voies de largeur moins importante se développe pour relier les îlots d'habitations les uns aux autres.

Enfin, l'attribution d'espaces verts, de centres de loisirs et parfois d'écoles et de crèches s'inscrit également dans une logique de synergie et diversification fonctionnelles inspirant les projets immobiliers. Les parcs bien aménagés, parfois selon un style architectural étranger, permettent à la fois de verdir le paysage et de donner une image moderne à ces nouvelles zones urbaines (**illustration 42**). L'embellissement paysager, la standardisation et la modernisation fonctionnelle conduisent en conséquence à accentuer la séparation spatiale et sociale entre les projets immobiliers et les quartiers voisins, au développement non contrôlé.

⁴⁵⁶ Les promoteurs immobiliers cherchent à mettre en avant la proximité entre leurs projets immobiliers et les zones industrielles en tant qu'argument commercial efficace. Un prix attractif, une connexion directe avec les routes principales et les pôles industriels, et la présence de marchés et d'écoles représentent les arguments commerciaux les plus utilisés par les promoteurs immobiliers.

Illustration 42. L'embellissement paysager avec la création systématique d'espaces verts et de loisirs dans les projets immobiliers dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 (photo 2) et en 2018 (photos 3 et 4) ; Compagnie de promotion immobilière Gia Hoa, « Dự án The Art Gia Hoà » [Projet The Art Gia Hoa], <http://www.theart.com.vn/vi/#trang-chu>, consulté le 08/07/2018 (photo 1).

En conclusion, l'émergence des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville se matérialise à deux échelles spatiales. Premièrement, le développement des nouveaux projets urbains s'associe aux dynamiques spatiales et économiques des zones industrielles et des infrastructures d'envergure. Deuxièmement, le développement de zones urbaines nouvelles s'appuie sur des dynamiques spatiales internes : embellissement paysager, implantation de réseaux routiers hiérarchisés et modernes, et attribution de nouvelles fonctions modernisées et modernes. L'urbanisme de projet contribue à accentuer le morcellement paysager et socio-économique des périphéries métropolitaines. Les territoires périurbains de la région présentent l'image d'une mosaïque avec une grande diversité de modes de développement en juxtaposition. La montée en puissance du secteur de la promotion foncière et immobilière

transforme les métropoles émergentes en ensemble fragmenté : des *privatopias* gouvernées par des logiques de rentabilisation foncière⁴⁵⁷.

3. *Les villes nouvelles industrielles, l'émergence de nouvelles centralités urbano-économiques*

Les modes de développement urbains privatisés, généralisés sous l'effet de l'arrivée des capitaux transnationaux et de nouveaux acteurs, tendent à transgresser les cadres normatifs établis par l'État⁴⁵⁸. Dans l'objectif de maintenir une certaine visibilité dans l'urbanisation contemporaine, la planification urbaine au Vietnam se réinvente en créant de nouvelles combinaisons⁴⁵⁹, dont certaines cherchent à associer les capitaux et les promoteurs à des projets de planification étatique. À partir de la fin des années 1990, la création des villes nouvelles industrielles⁴⁶⁰ dans la région de Hô Chi Minh Ville représente la volonté des provinces de recadrer l'urbanisme de projet.

La création des villes nouvelles joue un rôle historique dans la structuration du territoire urbain en Asie. Le concept de la ville nouvelle socialiste, appliqué en Chine à partir des années 1950, représente un outil pour associer l'aménagement du territoire, la valorisation des ressources naturelles et l'industrialisation⁴⁶¹. Quant aux pays d'Asie du Sud-Est, dès les années 1950, le développement des villes nouvelles s'inscrit dans les politiques nationales visant à décongestionner les villes-centres et à régler la pénurie de logements⁴⁶², plutôt qu'à appuyer l'industrialisation.

Sous l'effet de la mondialisation, la conception de la ville nouvelle évolue. Du concept de *liveable city*⁴⁶³ au modèle des villes nouvelles shanghaiennes comme relais de la

⁴⁵⁷ McKenzie, Evan, *Privatopia: Homeowner Associations and the Rise of Private Residential Government*, New Haven, Yale University Press, 1996, 254 p.

⁴⁵⁸ Quertamp, Fanny, « Hô Chi Minh Ville : une planification centralisée à l'épreuve des grands projets », in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 81-108 ; Shatkin, Gavin, « The City and the Bottom Line: Urban Megaprojects and the Privatization of Planning in Southeast Asia », *California, Environment and Planning A*, 2008, 40, p. 383-401.

⁴⁵⁹ Goldblum, Charles, Peyronnie, Karine et Sisoulath, Bounleuam, « Figures de la transition urbaine en Asie du Sud-Est », in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 14.

⁴⁶⁰ Dans cette partie, nous centrons notre analyse sur deux projets de villes nouvelles industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville. La ville nouvelle industrielle de Nhon Trach a été créée en 1996 dans la province de Đông Nai, alors que celle de My Phuoc a été créée en 2003 par les autorités de Binh Duong à l'aide de la société publique Becamex.

⁴⁶¹ Merlin, Pierre, *Les villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1969, p. 7.

⁴⁶² Philips, David, Yeh, Anthony (dir.), *New Towns in East and South-East Asia*, Hongkong, Oxford University Press, 1987, 257 p.

⁴⁶³ Douglass, Mike, « From Global Intercity Competition to Cooperation for Liveable Cities and Economic Resilience in Pacific Asia », *Environment and Urbanization*, 2002, 1, p. 53-68 ; Douglass, Mike et Ho,

métropolisation⁴⁶⁴, les villes nouvelles réinventées deviennent non seulement un outil pour l'application de divers concepts de développement durable, mais aussi un levier de l'intégration internationale des pays d'Asie. La circulation transnationale de ce modèle contribue à la création des premières villes nouvelles industrielles du Vietnam.

Comment pour les exemples de My Phuoc (province de Binh Duong) et de Nhon Trach (province de Đông Nai), les villes industrielles de la région de Hồ Chí Minh Ville se développent dans l'objectif d'accélérer l'industrialisation globalisée. La création des zones industrielles est systématiquement incluse dans les schémas directeurs de ces villes nouvelles. Les projets immobiliers à investissements privés représentent le deuxième pilier de leurs stratégies de développement.

Par rapport à des villes-satellites de décongestion, les villes nouvelles de la région de Hồ Chí Minh Ville sont construites dans des territoires historiquement ruraux et éloignés des centres urbains principaux. En effet, les villes nouvelles industrielles permettent de créer de nouveaux pôles de croissance plutôt que de résoudre les problèmes de congestion et de pénurie de logements que connaissent les centres urbains principaux.

Malgré certaines caractéristiques partagées, les villes nouvelles de la région de Hồ Chí Minh Ville tendent à se démarquer des villes-satellites socialistes des années 1950. Les aménageurs cherchent à implanter une multifonctionnalité, associant l'industrie au développement de projets immobiliers et d'activités tertiaires. En parallèle d'une mobilisation importante de capitaux privés nationaux et étrangers, My Phuoc et Nhon Trach représentent des exemples pertinents montrant l'appropriation locale des formes urbaines génériques et de l'industrialisation globalisée.

L'organisation spatiale des villes nouvelles industrielles de la région de Hồ Chí Minh Ville se caractérise d'abord par une séparation spatiale entre un secteur productif et un secteur résidentiel (**illustration 43**). Le secteur productif est essentiellement destiné à la création de zones industrielles. Le secteur résidentiel est réservé à la fois à l'urbanisation autoproduite par la population locale et aux projets immobiliers.

La séparation spatiale entre les deux secteurs fonctionnels conduit en conséquence à l'apparition de contrastes paysagers à différentes échelles (**illustration 44**). À l'échelle micro-locale, il s'agit d'un paysage urbain aussi diversifié que contrasté. Le secteur

Kong Chong, « Globalisation and Liveable Cities: Experiences in Place-Making in Pacific Asia », Liverpool, *International Development Planning Review*, 2008, 3, p. 199-213.

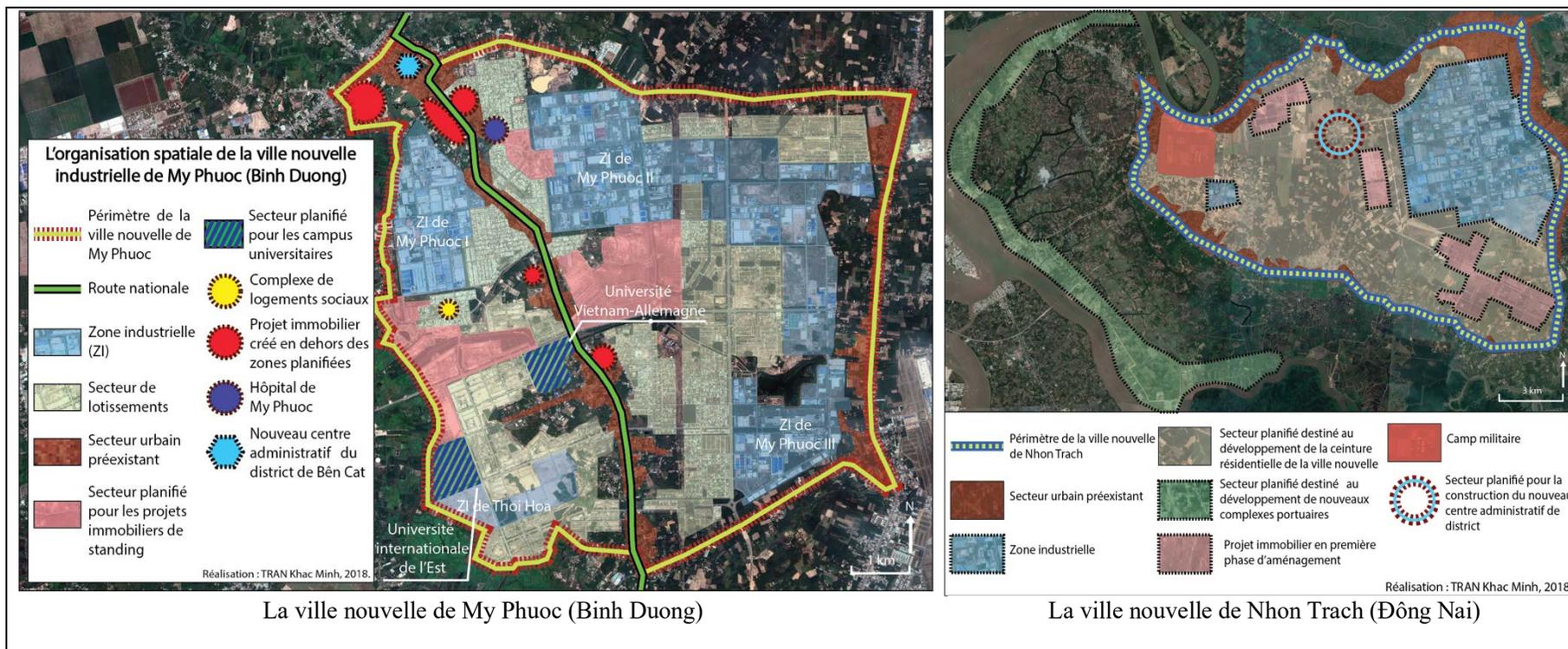
⁴⁶⁴ Henriot, Carine, « Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, 441 p.

résidentiel se caractérise par une diversité de formes bâties, des maisons-compartiments multiformes construites par la population locale aux condominiums standardisés de grande hauteur. Ensuite, les usines de formes diversifiées et les entrepôts du pôle productif façonnent un paysage industriel fondamentalement différent de celui du secteur résidentiel. Enfin, le paysage urbain planifié des villes nouvelles industrielles se différencie des formes de développement non planifié situées dans les territoires ruraux voisins.

Les schémas directeurs des villes nouvelles de Nhon Trach et de My Phuoc sont élaborés selon un principe de séparation spatiale entre le secteur industriel et le secteur résidentiel tout en conservant des liens de complémentarités. Le principe de séparation entre ces deux secteurs fonctionnels se traduit dans la pratique par des configurations spatiales différentes entre My Phuoc et Nhon Trach.

My Phuoc se compose de quatre zones industrielles qui constituent quatre pôles industriels au sein de son territoire. Les zones industrielles sont juxtaposées à des secteurs résidentiels. Une partie importante des projets résidentiels sont des lotissements destinés à des constructions individuelles pour la population locale. De fait, les maisons-compartiments de formes architecturales et de hauteurs variées représentent l'élément majeur du paysage urbain de My Phuoc. La société Becamex réserve également deux secteurs résidentiels au centre et à l'ouest de la ville nouvelle au développement de projets immobiliers. Néanmoins, les projets immobiliers restent dépourvus d'habitants en raison de l'absence d'infrastructures de base et de prix exorbitants. Malgré les difficultés que rencontrent les projets immobiliers, le développement du secteur résidentiel est parvenu à maintenir un rythme de développement en équilibre avec celui des zones industrielles. La densification des zones destinées aux lotissements contribue à structurer une économie locale en complémentarité du fonctionnement des zones industrielles (logements ouvriers, services auxiliaires).

Illustration 43. L'interdépendance entre le secteur industriel et le secteur résidentiel dans l'organisation spatiale des villes nouvelles de My Phuoc et de Nhon Trach



Source : Google Earth, 2018 ; Becamex, « Khu liên hợp công nghiệp - đô thị - dịch vụ Bình Dương » [Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/binh-duong-industrial-service-and-residential-complex>, consulté le 07/07/2018 ; Becamex, « Bản đồ liên khu Mỹ Phước - TP Mới Bình Dương » [Cartes de la zone de My Phuoc et de la ville nouvelle de Binh Duong], <https://www.becamex.org/ban-do-lien-khu-my-phuoc-tp-moi-binh-duong>, consulté le 07/07/2018 ; Compagnie Đại Việt, « Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung đô thị mới Nhơn Trạch » [Approbation du schéma directeur révisé de la ville nouvelle de Nhon Trach], <https://batdongsan.com.vn/thong-tin-quy-hoach/phe-duyet-dieu-chinh-quy-hoach-chung-do-thi-moi-nhon-trach-ar76132>, consulté le 06/07/2018 ; Décision 455/QĐ-TTg/2016, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur révisé de la ville nouvelle de Nhon Trach jusqu'au 2035 avec des orientations pour 2050.

L'organisation spatiale de Nhon Trach est caractérisée par une séparation nette entre le secteur résidentiel et le secteur industriel. Les zones industrielles, regroupées au centre de la ville nouvelle, jouent le rôle de pôle productif, alors que les zones résidentielles forment une ceinture urbaine concentrique. Par rapport à My Phuoc, le développement de Nhon Trach est caractérisé par des déséquilibres entre les deux secteurs fonctionnels. Créées à la fin des années 1990, les zones industrielles de Nhon Trach sont parvenues à attirer de nombreux investisseurs étrangers, ce qui permet à cette ville nouvelle de devenir un nouveau pôle de croissance au Đông Nai. Au contraire, le développement des projets immobiliers de Nhon Trach stagne depuis les années 2000. Les projets immobiliers, pour la plupart en première phase de construction, ne parviennent plus à attirer de nouveaux habitants en raison d'une localisation géographique éloignée des centres urbains préexistants et en raison de prix de logements exorbitants. Plusieurs zones urbaines nouvelles sont aujourd'hui des villes fantômes en dégradation.

L'urbanisation in situ qui suit les axes de communications principaux joue un rôle fondamental dans le développement de ces deux villes nouvelles. Les zones urbaines situées le long des axes routiers connaissent un développement fulgurant, grâce aux zones industrielles situées à proximité. La structuration d'une économie locale, qui s'appuie sur un secteur du logement locatif en plein essor et sur des services auxiliaires, transforme ces secteurs en de véritables pôles urbains secondaires. Certains promoteurs immobiliers commencent à s'emparer des ressources foncières encore disponibles dans les secteurs périurbains situés le long des villes nouvelles de My Phuoc et de Nhon Trach. La création de plusieurs projets de logements commerciaux de tailles variées représente (est révélatrice d'une nouvelle dynamique de développement urbain dans ces secteurs.

En parallèle du contraste paysager, les différences liées au rythme de fonctionnement entre les pôles productifs des villes nouvelles industrielles et les secteurs résidentiels sont marquantes. Les pôles productifs, majoritairement destinés aux zones industrielles, se caractérisent par un rythme de fonctionnement dynamique et continu, avec des flux de circulation humaine et de marchandises⁴⁶⁵. Au contraire, le rythme de fonctionnement des secteurs résidentiels est beaucoup moins animé. Dépourvues d'habitants⁴⁶⁶, certaines zones

⁴⁶⁵ Les zones industrielles au Vietnam fonctionnent sans interruption, 24h sur 24. À côté des flux de circulation des marchandises, le mouvement pendulaire des ouvriers entre leur domicile et leur lieu de travail contribue à animer le rythme de fonctionnement des pôles productifs des villes nouvelles industrielles. La présence importante d'ouvriers conduit au développement de commerces ambulants et de restaurants de fortune installés sur les trottoirs ou à l'entrée des usines.

⁴⁶⁶ Construites loin des grands centres urbains principaux, les villes nouvelles industrielles ne parviennent pas à attirer de nouveaux habitants. En parallèle, le développement immobilier dans ces villes nouvelles est stimulé

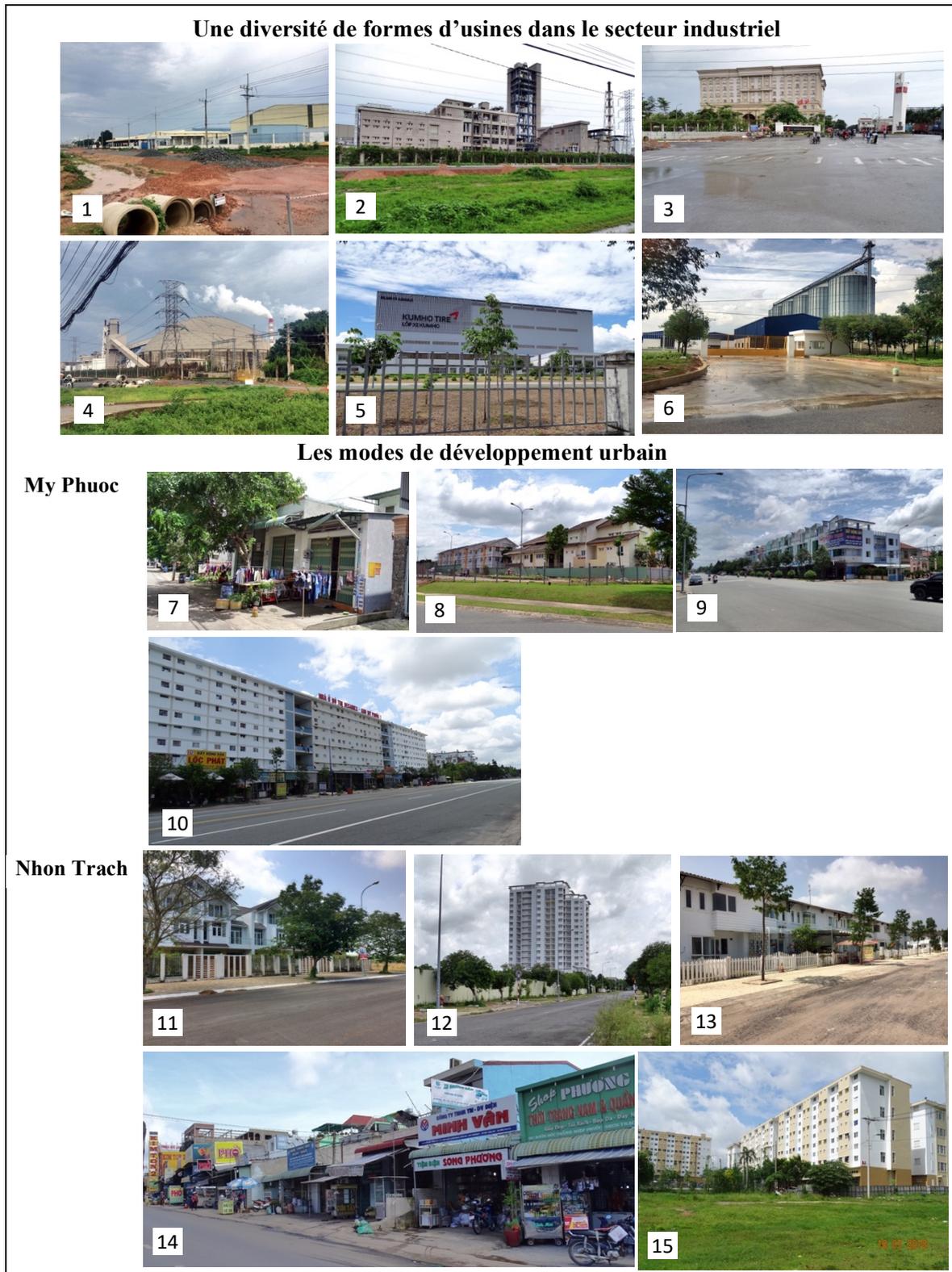
résidentielles des villes nouvelles de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérisent par une quasi-absence d'activités humaines. L'échec des projets immobiliers et l'insuffisance de services de base contribuent à transformer ces zones urbaines en villes fantômes en dégradation.

Malgré certaines faiblesses fondamentales, le développement des villes nouvelles industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville est guidé par une planification urbaine stricte. En premier lieu, les schémas directeurs de Nhon Trach et de My Phuoc sont établis selon des principes de zonage fonctionnel. En deuxième lieu, ces villes nouvelles sont dotées d'infrastructures techniques développées. En parallèle des équipements techniques réservés aux zones industrielles, les systèmes de canalisation et les réseaux de transport intra-urbain sont relativement bien développés.

En conclusion, les villes nouvelles industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérisent par une forte complexité fonctionnelle et paysagère. Alors que le zonage fonctionnel contribue à accentuer les phénomènes de séparation sociale, l'échec des projets immobiliers remet en cause la durabilité de ce modèle de développement urbain. Les villes nouvelles vietnamiennes, considérées comme un produit combinant la ville-satellite industrialisante et la promotion foncière et immobilière, restent un modèle conceptuellement instable, peu généralisé dans la pratique et déjà remis en cause par des problèmes sociaux et environnementaux. Malgré ces limites, les villes nouvelles industrielles sont devenues de nouveaux pôles de croissance implantés sur des territoires traditionnellement ruraux (**illustration 45**).

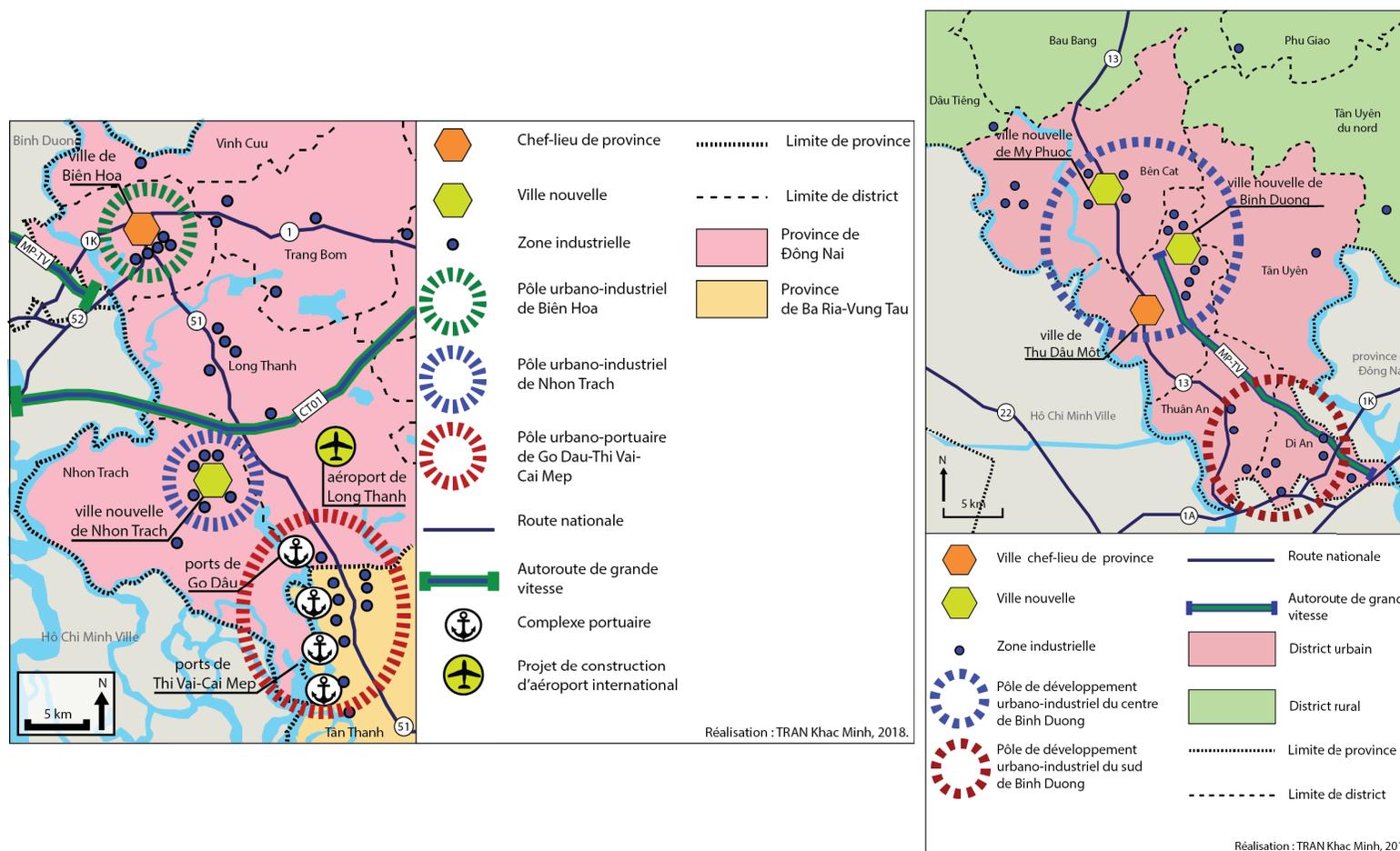
par des dynamiques spéculatives, plutôt que par une demande de logement réel. Par conséquent, la plupart des complexes immobiliers de Nhon Trach et de My Phuoc restent en grande partie très peu peuplés après leur construction.

Illustration 44. Les contrastes paysagers au cœur de l'organisation spatiale des villes nouvelles industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2016 (photos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12 et 13), en 2017 (photo 9) et en 2018 (photos 7, 8, 10, 14 et 15).

Illustration 45. L'interconnexion entre les villes nouvelles de Nhon Trach (carte de gauche) et de My Phuoc (carte de droite) et les pôles urbano-industriels préexistants



L'interconnexion entre les villes nouvelles de Nhon Trach et de My Phuoc est assurée à la fois par des routes nationales préexistantes (n° 13 et n° 51), par des autoroutes de grande vitesse récemment construites (CT01 et My Phuoc-Tân Van) et par un réseau élaboré de routes provinciales. My Phuoc forme avec Thu Dầu Môt et la ville nouvelle de Binh Duong un nouveau pôle de développement. Quant à Nhon Trach, sa localisation stratégique entre Bien Hoa et les complexes industrialo-portuaires de Thi Vai-Cai Mep joue un rôle décisif dans la structuration d'un axe de développement interprovincial le long de la route nationale n° 51.

III. Les villes nouvelles dotées de fonctions de commandement : vers une métropolisation déconnectée de l'industrialisation ?

L'industrialisation globalisée du Vietnam est contrainte par de multiples limites structurelles et conjoncturelles. D'une pollution en croissance à l'accentuation des inégalités et des ségrégations sociales, le développement des industries légères à utilisation de main-d'œuvre peu qualifiée apparaît comme une stratégie peu durable. Dans un contexte d'intégration mondiale accélérée, les villes vietnamiennes entrent dans la première étape de la métropolisation. L'attribution de nouvelles fonctions de commandement et le développement de filières de nouvelles technologies représentent les deux piliers de l'émergence métropolitaine des villes vietnamiennes. Ces orientations sectorielles s'associent à de nouvelles stratégies urbaines visant à développer des métropoles intégrées à l'économie d'Asie. Les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville témoignent de la construction des premières villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines. Spatialement déconnectées des zones industrielles traditionnelles, ces villes nouvelles jouent un rôle de fer de lance dans l'émergence métropolitaine de cette région urbaine.

1. D'une organisation spatiale déconnectée de l'industrie à un zonage destiné aux zones urbaines nouvelles, la genèse des villes nouvelles de deuxième génération

L'avènement des villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines dans la région de Hô Chi Minh Ville se présente comme le résultat d'une appropriation locale de concepts étrangers par une expertise vietnamienne et internationale. Les universités, les départements de recherche de l'État et les consultants travaillent aujourd'hui avec les autorités dans l'élaboration de schémas directeurs et de programmes de développement. Dépassant l'ère des cités-dortoirs de desserrement résidentiel et des villes satellites industrielles, les villes nouvelles contemporaines d'Asie s'inscrivent dans une logique d'émergence métropolitaine. De la création de la ville nouvelle administrative de Séjong (Corée du Sud)⁴⁶⁷ à la multiplication de nouveaux pôles structurants dans les périphéries shanghaiennes⁴⁶⁸, les villes nouvelles s'inscrivent au cœur des politiques d'aménagement du territoire en Asie.

⁴⁶⁷ Lee, Daehee, « Ville de Sejong : une géopolitique de l'aménagement du territoire », Paris, *Hérodote*, 2011, 2, p. 174-182.

⁴⁶⁸ Henriot, Carine, « Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, 441 p.

La construction des centres d'affaires et le développement des industries de nouvelles technologies, dans le cadre de ces pôles urbains, participent de manière déterminante à la structuration du système productif des métropoles mondiales⁴⁶⁹. Selon Sassen, les villes-mondes, jouant un rôle de centre de commandement international et de support spatial pour les industries et le tertiaire supérieur, deviennent des relais permettant d'accélérer l'intégration mondiale de l'économie d'une région urbaine.

Le développement des villes nouvelles contribue également à redéfinir l'identité urbaine de l'ensemble d'une agglomération. Jouant un rôle structurant dans la création des corridors de développement, les villes nouvelles témoignent de l'introduction d'un nouveau paysage urbain soigneusement planifié. La généralisation des formes d'habitats génériques, des centres d'affaires internationaux et des complexes de nouvelles technologies, reliés à des infrastructures d'envergure, est l'expression spatiale directe de l'intégration à l'international d'une métropole⁴⁷⁰.

Le développement des villes nouvelles dans la région de Hô Chi Minh Ville s'inscrit dans le cadre des orientations stratégiques élaborées par les provinces les plus avancées. À Hô Chi Minh Ville, le développement de la zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm (*khu đô thị mới Thủ Thiêm*)⁴⁷¹ permettra un dédoublement de la ville-centre vers les territoires orientaux de la métropole. L'axe district 1 (centre-ville)-Thu Thiêm est défini par la municipalité comme un corridor majeur du développement économique et de l'urbanisation de Hô Chi Minh Ville⁴⁷². Située à proximité des périphéries industrielles de l'est de la métropole, la ville nouvelle a le potentiel pour devenir un pôle structurant des corridors urbano-industriels régionaux, qui relie Hô Chi Ville à ses provinces industrielles voisines.

⁴⁶⁹ Sassen, Saskia, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001, 408 p ; Sassen, Saskia, *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks, Pine Forge Press, 1994, 424 p.

⁴⁷⁰ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 15.

⁴⁷¹ Considéré comme un mégaprojet d'importance fondamentale par la municipalité, Thu Thiêm prend progressivement l'allure d'une ville nouvelle dotée de fonctions de commandement. L'image d'une ville nouvelle-centre d'affaires se façonne sous l'effet d'une généralisation de formes urbaines verticales et de l'implantation d'infrastructures routières modernes. Selon le schéma directeur de la zone urbaine nouvelle, la future implantation d'une zone de nouvelles technologies spécialisée en informatique et de centres d'affaires renforcera en effet le rôle de commandement de Thu Thiêm. Dans ce contexte, nous considérons ce mégaprojet de nouvelle zone urbaine comme une ville nouvelle à part entière dotée des fonctions complètes qui permettent d'assurer une autonomie économique.

⁴⁷² Département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hô Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 77 ; Décision 24/QĐ-TTg/2010, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur révisé de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2025.

Quant à la ville nouvelle de Binh Duong, l'émergence d'un pôle urbain au nord de la ville de Thu Dầu Môt s'inscrit dans une stratégie de développement ambitieuse. Ce nouveau pôle urbain permettra à la fois de créer un nouveau corridor de développement et de restructurer en profondeur l'économie de la province⁴⁷³. Les deux villes nouvelles se caractérisent par une morphologie urbaine spécifique, qui résulte d'un zonage fonctionnel strict et d'un développement généralisé de projets immobiliers. Ces deux villes nouvelles participent par ailleurs à la redéfinition des dynamiques spatiales de l'industrialisation de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong.

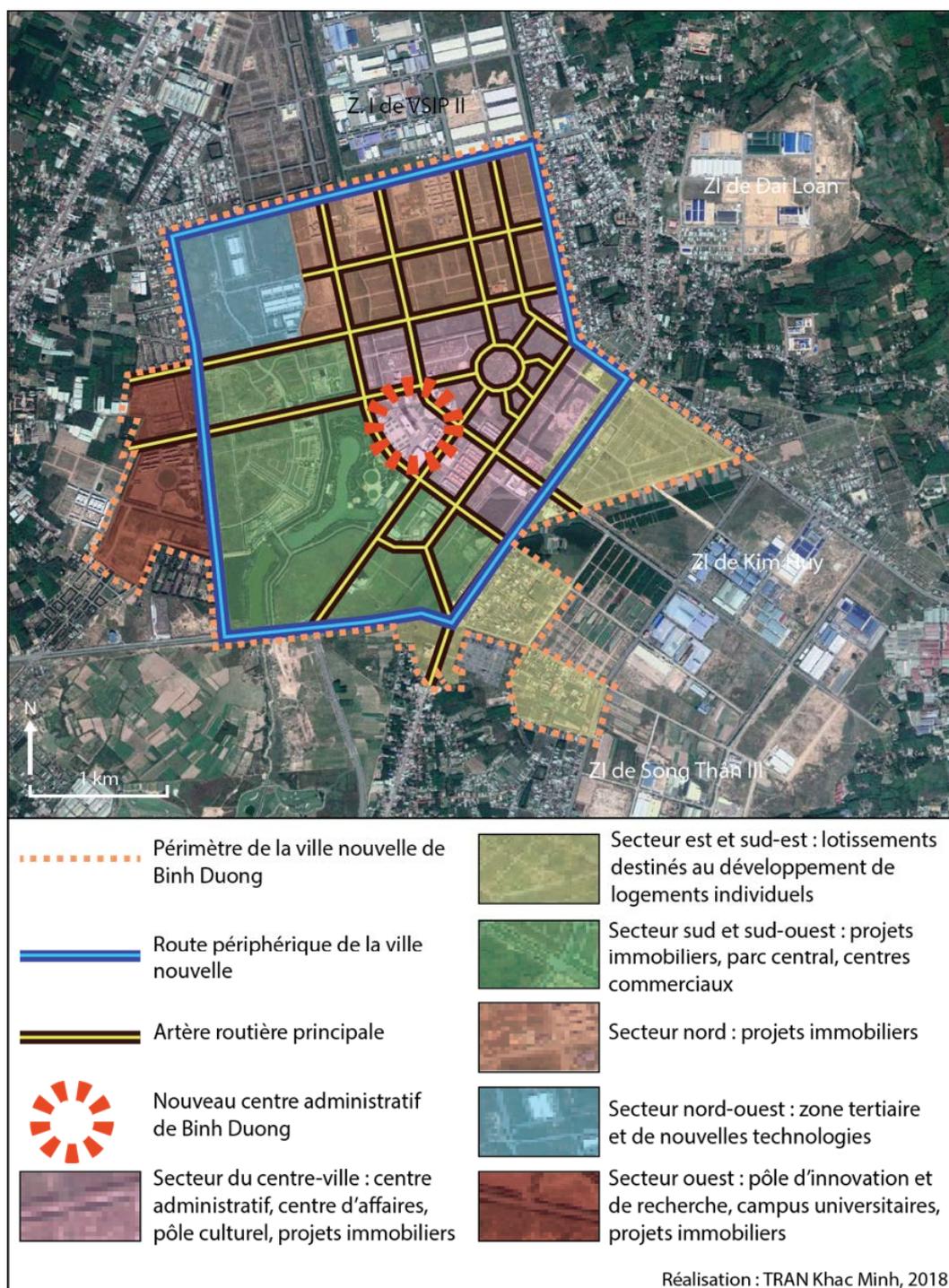
Premièrement, il s'agit d'une organisation spatiale entièrement déconnectée des zones industrielles préexistantes (**carte 20**). Les projets immobiliers et les villes nouvelles de première génération, développés durant les années 1990 et 2000, forment avec les zones industrielles des ceintures résidentielles et productives en périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Au contraire, les schémas directeurs de Thu Thiêm de la ville nouvelle de Binh Duong excluent la possibilité de développer des zones industrielles dans leur périmètre⁴⁷⁴. Les villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong sont reliées aux territoires industriels voisins par de nouveaux axes routiers⁴⁷⁵. La séparation spatiale entre les pôles urbains et les zones industrielles témoigne de l'émergence de nouvelles dynamiques paysagères dans les périphéries métropolitaines de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong.

⁴⁷³ À côté de nombreux plans de développement socio-économiques, le programme Binh Duong Navigator 21, élaboré par le Comité populaire de la province et par la société Becamex, introduit le concept de ville intelligente dans le développement de Binh Duong. Ce programme, qui met la coopération entre les acteurs privés, publics et internationaux au cœur des stratégies de développement, vise à accélérer la réorientation sectorielle de l'économie de Binh Duong. Le développement des activités tertiaires mondialisées et des industries de nouvelles technologies doit devenir le fer de lance de l'économie provinciale, qui est actuellement dominée par les activités manufacturières à utilisation de main-d'œuvre bon marché et peu qualifiée.

⁴⁷⁴ Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2); Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, *Binh Duong New City, Vietnam. Master plan review and urban design*, Thu Dầu Môt, Becamex, 127 p.

⁴⁷⁵ La ville nouvelle de Binh Duong est reliée aux zones industrielles situées dans les districts urbains de Binh Duong par un réseau routier principalement formé à partir de l'autoroute My Phuoc-Tân Van et de la route nationale n° 13. Quant à Thu Thiêm, l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dầu Giây (CT01) et les routes urbaines assurent une interconnexion entre cette ville nouvelle, les complexes industrialo-portuaires de Cat Lai (district 2) et les zones industrielles des districts 9 et de Thu Duc.

Carte 20. L'organisation spatiale et le réseau routier hiérarchisé de la ville nouvelle de Binh Duong



Source : Google Earth, 2018 ; Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, *Binh Duong New City, Vietnam. Master Plan Review and Urban Design*, Thu Dau Mot, Becamex, 127 p ; Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dau Mot, Becamex, 20 p.

Une subdivision de la ville nouvelle de Binh Duong en plusieurs secteurs s'inscrit dans une démarche d'analyse basée sur la confrontation entre les schémas directeurs et la situation actuelle de son développement. La caractérisation de chaque secteur s'appuie sur deux critères : les types d'habitats prédominants et les spécificités fonctionnelles. Alors que le secteur sud et sud-ouest se développe autour d'un immense parc avec une présence importante des projets de logements de luxe, ses secteurs voisins ouest et nord-ouest sont réservés au développement des activités de recherche, d'innovation et de nouvelles technologies.

L'application d'un zonage fonctionnel strict représente la deuxième caractéristique de la morphologie des villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines de la région de Hô Chi Minh Ville. Les schémas directeurs de ces villes nouvelles ont défini plusieurs types d'usages du sol différents qui correspondent à plusieurs types d'activités⁴⁷⁶, qui se regroupent dans trois catégories principales : fonction résidentielle, fonction économique, infrastructures techniques et sociales (**tableau 14**)⁴⁷⁷.

Tableau 14. Structure de l'occupation du sol des villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong

Structure de l'occupation du sol	Ville nouvelle de Thu Thiêm (schéma directeur de 2012)	Ville nouvelle de Binh Duong (schéma directeur de 2014)
Fonction résidentielle	13,5 %	62 %
Fonction économique	12,6 %	19,5 %
Infrastructures techniques et sociales, espaces verts	73,9 %	18,3 %

Source : Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2) ; Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dầu Môt, Becamex, p. 8.

Le projet de la zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm s'étend sur une surface de 657 ha. La fonction résidentielle, la fonction économique, et les infrastructures et les équipements publics occupent respectivement 89, 83 et 486 ha. À la différence de la ville nouvelle de Binh Duong, les espaces verts doivent représenter plus de 42 % de la surface de Thu Thiêm (plus de 281 ha).

Le mégaprojet de la ville nouvelle de Binh Duong s'étend sur une surface de 1 000 ha. La fonction résidentielle, la fonction économique, et les infrastructures et les équipements publics occupent respectivement 620, 195 et 183 ha.

Les zonages prédéfinis par les schémas directeurs de Thu Thiêm et de la ville nouvelle de Binh Duong s'inspirent d'une logique de multifonctionnalité, tout en assurant une séparation spatiale entre leurs différents secteurs d'activités. En effet, ces villes nouvelles se subdivisent en plusieurs îlots résidentiels, juxtaposés à des centres d'affaires et à des parcs de nouvelles technologies.

⁴⁷⁶ Les trois fonctions principales englobent plusieurs types d'usage du sol. La fonction résidentielle de la ville nouvelle de Thu Thiêm se subdivise par exemple en plusieurs types d'habitats : habitat multifonctionnel ; habitat à haute densité ; habitat à densité moyenne ; habitat à densité faible.

⁴⁷⁷ Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2) ; Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dầu Môt, Becamex, p. 8.

Malgré des dynamiques de mixité fonctionnelle observées dans certains îlots résidentiels⁴⁷⁸, le zonage strict de ces villes nouvelles contribue à façonner un paysage urbain caractérisé par de multiples contrastes. Alors que le paysage change de manière radicale d'un secteur fonctionnel à un autre, la morphologie des îlots résidentiels reste peu diversifiée. La juxtaposition des projets immobiliers avec des formes bâties génériques et la quasi-absence d'activités économiques sont à l'origine de cette monotonie paysagère.

Le rôle prédominant de l'urbanisme de projet représente la troisième caractéristique spatiale des villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines de la région de Hô Chi Minh Ville. À part un secteur mineur réservé au développement autonome par la population (**illustration 46**), la quasi-totalité de la surface de la ville nouvelle de Binh Duong est destinée à la promotion immobilière. Quant à Thu Thiêm, sa surface destinée à la fonction résidentielle est majoritairement réservée aux projets immobiliers.

La morphologie de ces villes nouvelles se caractérise à la fois par la présence de formes urbaines génériques essentiellement inspirées par des concepts mondialisés et par des formes réinventées, comme celles des maisons-compartiments modernisées⁴⁷⁹. Selon les schémas directeurs de Thu Thiêm et de la ville nouvelle de Binh Duong, plusieurs secteurs sont destinés à la construction de centres d'affaires, de parcs de nouvelles technologies, d'universités et d'édifices administratifs⁴⁸⁰. Ces pôles productifs et de commandement doivent créer des centralités spatiales et fonctionnelles dans ces villes nouvelles. Les projets immobiliers seront développés en formant des ceintures résidentielles concentriques autour de ces nouvelles fonctions (**illustration 47**).

⁴⁷⁸ Dans la ville nouvelle de Binh Duong, certains îlots résidentiels, notamment ceux occupés par des projets de maisons-compartiments modernisées connaissent une implantation de services et de commerces de proximité. Ces activités locales dont l'implantation est autorisée par le schéma directeur ne représentent que des initiatives individuelles. Le développement de ces activités reste un phénomène économiquement mineur et spatialement dispersé. Actuellement aux premiers stades de développement, l'ampleur des dynamiques de mixité fonctionnelles dans les îlots résidentiels de Thu Thiêm reste difficilement mesurable.

⁴⁷⁹ Dans le cadre du secteur résidentiel de la ville nouvelle de Binh Duong, les projets de maisons-compartiments modernisées sont les plus présents. Les condominiums de grande hauteur, dont plusieurs appartements sont loués par des cadres étrangers, ne représentent actuellement qu'une part limitée du secteur résidentiel de cette ville nouvelle. Les maisons-compartiments modernisées associées aux condominiums sont également présentes dans les projets immobiliers de Thu Thiêm. Par rapport à la ville nouvelle de Binh Duong, le développement des formes urbaines de grande hauteur est plus généralisé à Thu Thiêm.

⁴⁸⁰ Selon son schéma directeur, la partie centrale de la ville nouvelle de Binh Duong est réservée à la construction de centres commerciaux, d'un centre politico-administratif provincial et d'un centre d'affaires destiné aux secteurs tertiaires mondialisés. Le schéma directeur prévoit également l'implantation d'une zone de nouvelles technologies, investi par la société singapourienne MappleTree. Quant à Thu Thiêm, une zone de nouvelles technologies spécialisée en informatique doit être construite à côté d'un nouveau centre d'affaires qui a vocation à remplacer le rôle de commandement que joue actuellement le district 1 de Hô Chi Minh Ville. Si les tours de logement se développent rapidement, la construction de la zone de technologies informatiques de Thu Thiêm est incertaine. Dernièrement, les schémas directeurs de ces villes nouvelles prévoient également la construction de plusieurs campus universitaires.

Illustration 46. Le paysage urbain du secteur de lotissements de la ville nouvelle de Binh Duong



1

La juxtaposition entre des parcelles inoccupées et des formes bâties de tailles et de styles architecturaux variés



2

Une maison dotée d'un jardin spacieux au sein d'un îlot de maisons-compartiments



3

Un dortoir locatif doté de fonctions commerciales supplémentaires (à noter les deux studios ouverts sur la rue principale)

Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Situé à l'est de la ville nouvelle de Binh Duong, le secteur réservé au développement autonome par la population locale est caractérisé par une urbanisation rapide. Les maisons-compartiments sont la forme bâtie prédominante dans ce secteur (photos 1 et 2). On peut également y trouver certains dortoirs locatifs (photo 3), ce qui signifie la présence d'une population de travailleurs migrants. Le paysage urbain de ce secteur ressemble à celui de la ville nouvelle de My Phuoc et de certaines zones de lotissements situées dans les districts du sud de Binh Duong.

Illustration 47. Les projets immobiliers dans les villes nouvelles de Binh Duong et de Thu Thiêm

Les maisons-compartiments modernisées	
Ville nouvelle de Binh Duong	  
Thu Thiêm	 
Condominiums	
Ville nouvelle de Binh Duong	 
	<p>Le projet Aroma</p> <p>Le projet Sora Garden</p>
Thu Thiêm	 
	<p>Le projet Sarimi</p> <p>Le projet Sadora</p>
Villas de standing	
Ville nouvelle de Binh Duong	Thu Thiêm
	

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2016 et en 2018 (photos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 10) ; Compagnie Đại Quang Minh, « Tiến độ thi công đô thị Sala ngày 12 tháng 2 năm 2018 » [Progrès du projet de zone urbaine nouvelle Sala le 12 février 2018], <http://khudothisala.vn/12-02-2018-tien-do-thi-cong-khu-do-thi-sala/>, consulté le 09/07/2018 (photo 9) ; Compagnie Đại Quang Minh, « Tiến độ thi công đô thị Sala ngày 11 tháng 6 năm 2016 » [Progrès du projet de zone urbaine nouvelle Sala le 11 juin 2017], <http://khudothisala.vn/12-02-2018-tien-do-thi-cong-khu-do-thi-sala/>, consulté le 09/07/2018 (photo 11).

Par leurs formes et leurs architectures modernes et impressionnantes, les édifices administratifs, les parcs de nouvelles technologies et les centres d'affaires participent à façonner l'image de villes nouvelles modernes, bien planifiées et tournées vers l'international. Le développement de ces villes nouvelles, qui se heurtent cependant à de multiples problèmes de gestion foncière et d'investissements, reste lent et l'articulation entre ces différents secteurs reste inaboutie. Leur actuel paysage urbain inachevé ne permet aucune caractérisation entière et exacte des dynamiques spatiales que produisent les villes nouvelles sur les périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville.

La morphologie des villes nouvelles de la région de Hô Chi Minh Ville est caractérisée par le développement d'un réseau d'infrastructures techniques modernes et par une présence importante d'espaces verts. La structuration des réseaux de transport intra-urbain est l'un des éléments les plus visibles et représentatifs de cette dynamique de développement. En règle générale, les infrastructures routières de ces villes nouvelles s'appuient sur deux réseaux hiérarchisés : les artères principales et les routes intra-urbaines secondaires (**illustration 48**).

Dotées d'une largeur de plusieurs dizaines de mètres, les artères principales sont essentiellement destinées à la circulation automobile. Reliées aux axes de communications régionaux, les artères principales assurent l'interconnexion entre les villes nouvelles et le reste du territoire régional. Les réseaux secondaires, dotés de voies moins larges, sont destinés à la circulation intra-urbaine, entre les îlots résidentiels et les centres d'activités. Dans le futur, les villes nouvelles de la région seront également reliées à des lignes de métro, qui sont actuellement en cours de planification⁴⁸¹.

En parallèle des formes urbaines modernes et verticales, les espaces verts sont particulièrement mis en valeur dans le développement des villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong (**photo 24**). Comme un grand parc verdoyant borne les projets de logements de standing de la ville nouvelle de Binh Duong, la partie marécageuse au sud de Thu Thiêm sera destinée à la création d'une réserve écologique. La création généralisée d'espaces verts, d'espaces de loisirs et d'infrastructures destinées à la circulation automobile est considérée

⁴⁸¹ Alors que les premières lignes de métro de Hô Chi Minh Ville sont actuellement en construction, la création d'un réseau de métro à Binh Duong reste toujours au stade de la conceptualisation. Selon le schéma directeur de Binh Duong, le réseau de métro de la province sera directement relié à celui de Hô Chi Minh Ville. Les futures lignes de métro de Binh Duong vont desservir ses grands centres urbains comme Di An, Thuân An et Thu Dầu Môt (y compris la ville nouvelle de Binh Duong). Le transport en commun à Binh Duong est actuellement assuré par un réseau de bus peu structuré. Quant à la ville nouvelle, certaines lignes de bus intra-urbaines, prises en charge par la société Becamex-Tokyu, ont été mises en service au début des années 2010.

par les autorités comme des éléments fondamentaux dans la construction de l'image d'une ville moderne⁴⁸².

Illustration 48. Les réseaux routiers hiérarchisés des villes nouvelles de Binh Duong et de Thu Thiêm



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018.

⁴⁸² Entretien du 6 juin 2017 avec Monsieur X., architecte-consultant hollandais chez Becamex ; Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

Photo 24. Le parc central de la ville nouvelle de Binh Duong



Source : Comité populaire de la province de Binh Duong, « Hành trình 30 năm xây dựng và phát triển của Becamex - Kỳ 2 : Kiến tạo tương lai bền vững » [30 ans de développement de Becamex - Chapitre 2 : vers le développement durable], <https://www.binhduong.gov.vn/tin-tuc/2018/04/820-hanh-trinh-30-nam-xay-dung-va-phat-trien-cua-becamex-idc-ky-2-kien-tao-tuong-lai-ben-vun>, consulté le 08/07/2018.

2. Les villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines, l'émergence de nouveaux centres secondaires autonomes

Dépassant l'échelle micro-locale des formes urbaines, les villes nouvelles de Binh Duong et de Thu Thiêm ont vocation à devenir des pôles de développement majeurs, qui vont restructurer la configuration territoriale de la région de Hô Chi Minh Ville. Considérées comme des centralités économiquement et spatialement déconnectées des autres territoires, les villes nouvelles sont, par leur spécificité fonctionnelle et leur importance géostratégique, des nœuds structurants des corridors de développement.

La relation spatiale entre les villes nouvelles et les zones industrielles réoriente le développement des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville. De l'urbanisation spontanée aux mégaprojets, la synergie entre l'industrialisation et le développement urbain se trouve au cœur de l'émergence des périphéries de cette région urbaine. Mais, dans le cadre des villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines, la séparation spatiale entre l'industrie et les éléments urbains conduit à l'émergence d'une nouvelle relation d'interdépendance économique. Dépassant les simples liens de commandement établis par la proximité spatiale, les villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong ont vocation à héberger les sièges sociaux des entreprises étrangères et internationales. À l'instar de Thu Thiêm, qui voit de grands promoteurs ayant participé à ce

mégaprojet urbain s'installer dans la ville (comme Đai Quang Minh, par exemple, qui a installé son siège social au centre de cette zone urbaine nouvelle), la ville nouvelle de Binh Duong accueille aujourd'hui de certaines entreprises et organisations étrangères, parmi lesquelles comptent la société publique Becamex et la chambre de Commerce et d'industrie de la Corée du Sud. Ces sièges sociaux jouent à fois le rôle de centre de gestion local pour les zones industrielles à proximité et celui de nœud régional intégré dans un système mondial de commandement.

Dépassant le cadre local, la synergie entre l'industrialisation et l'urbanisation se caractérise par l'émergence de nouvelles dynamiques régionales et transnationales. Le rayonnement de l'influence exercée par ces nouveaux centres de commandement intègre l'ensemble des territoires industriels concernés par les processus de mise en réseau et d'émergence métropolitaine.

La construction régionale, précédemment accélérée par l'industrialisation des périphéries, connaît actuellement un nouveau tournant avec l'introduction de nouvelles logiques de mise en réseau. Dépassant les logiques centre-périphérie de l'industrialisation préexistante, le rayonnement économique et la diffusion de nouveaux modèles urbains qu'apportent les villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong accélèrent l'émergence de nouveaux territoires⁴⁸³. Ces territoires, précédemment en marge du développement, accueillent aujourd'hui de nouvelles activités industrielles et tertiaires, ainsi que de nombreux projets de promotion foncière et immobilière (**illustration 49**).

Les territoires émergents forment avec les centres urbains préexistants de nouveaux corridors de développement interprovinciaux. Les nouveaux corridors de développement, dont l'attribution de nouvelles fonctions métropolitaines s'accélère en parallèle de l'industrialisation, contribuent à la création d'une configuration régionale polycentrique. Les provinces les plus développées voient l'extension de leur dorsale urbano-industrielle sous l'effet de la création de ces nouveaux pôles de développement. Au contraire, ce processus creuse davantage les écarts de développement entre les provinces émergentes et les provinces rurales et enclavées, qui se trouvent en marge de la région.

⁴⁸³ Développées sur des territoires historiquement ruraux à faible densité, les villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong se développent rapidement. Dans les schémas directeurs de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong, ces deux villes nouvelles sont considérées comme un outil d'aménagement déterminant pour appuyer le développement économique et l'expansion urbaine de ces provinces.

Illustration 49. Le développement de nouvelles fonctions dans la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong)

<p>Les fonctions de commandement provincial</p>  <p>1</p>	<p>Les sièges sociaux de firmes nationales et étrangères</p>   <p>8</p> <p>7</p>		<p>Photo 1. Le nouveau centre politico-administratif de la province de Binh Duong</p> <p>Photo 2. Le centre de gestion de la zone tertiaire et de nouvelles technologies MapleTree</p> <p>Photo 3. Le campus universitaire de la ville nouvelle de Binh Duong (Université internationale de l'Est, Université Vietnam-Allemagne, Centre de <i>start-ups</i> Becamex Business Incubator)</p>
<p>Les secteurs de nouvelles technologies</p>  <p>2</p>	<p>Ville nouvelle de Binh Duong, fer de lance de l'émergence métropolitaine de Binh Duong ?</p>  <p>6</p>	<p>Photo 4. L'aire de restauration Hikari (Hikari food)</p> <p>Photo 5. Le réseau de bus municipal Becamex-Tokyu</p> <p>Photo 6. Le centre de congrès international de la ville nouvelle de Binh Duong</p>	
<p>L'enseignement, la recherche et l'innovation</p>  <p>3</p>	<p>De nouvelles formes de commerces et de services</p>  <p>4</p>	<p>Un réseau de transport public élaboré</p>  <p>5</p>	<p>Photo 7. Le siège de Becamex-Tokyu, une joint-venture vietnamo-japonaise</p> <p>Photo 8. Le nouveau siège de Becamex</p>

Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018 (photo 1, 2, 3, 6, 7, 8) ; Becamex-Tokyu, « Dự án xe buýt » [Projet du réseau de bus municipal], http://www.becamex-tokyu.com/project/other_projects/becamex_tokyu_bus/, consulté le 09/07/2018 (photo 5) ; Becamex-Tokyu, « Khu ẩm thực và mua sắm Hikari » [Aire de restauration et commerciale Hikari], http://www.becamex-tokyu.com/project/commercial_projects/zone_a/, consulté le 09/07/2018 (photo 4). Les projets présentés dans cette illustration ne représentent qu'une partie du programme de développement de la ville nouvelle de Binh Duong. Néanmoins, cette ville nouvelle se heurte à de multiples difficultés. Le processus de remplissage du parc MapleTree reste lent et son centre de gestion est complètement abandonné (photo 2). Récemment, la société Becamex a créé un nouveau siège social dans la ville nouvelle de Binh Duong dans l'objectif d'y attirer de nouvelles activités économiques. Avec la création du centre de *start-ups* Becamex Business Incubator, le campus universitaire de la ville nouvelle de Binh Duong deviendra le plus grand pôle d'enseignement et de recherche de l'ensemble de la province.

En conclusion, les villes nouvelles, considérées par les autorités provinciales comme de nouveaux pôles structurants de la région, participent de manière déterminante à de multiples processus de recompositions métropolitaines. À l'échelle locale, l'introduction des fonctions métropolitaines et la généralisation de l'urbanisme de projet contribuent essentiellement à l'extension du territoire urbain des provinces concernées. À l'échelle des provinces, les territoires émergents, situés autour de ces nouveaux pôles de développement, s'inscrivent dans un processus de création de nouveaux corridors interprovinciaux. Dernièrement, la configuration de la région évolue en profondeur, avec l'introduction d'un nouveau polycentrisme territorial et économique.

La région de Hô Chi Minh Ville connaît depuis les années 1990 une évolution paysagère fondamentale sous l'effet d'une industrialisation globalisée accélérée. Les périphéries métropolitaines deviennent des territoires urbains en constantes mutations. Les formes bâties issues des modes d'urbanisation autoproduite et peu planifiée s'associent à de nouvelles dynamiques spatiales générées par l'urbanisme de projet. Dans un contexte de métropolisation accélérée, la transformation paysagère des périphéries de la région voit l'introduction de nouvelles dynamiques de développement urbain, qui se déconnectent peu à peu de l'industrialisation. La création de villes nouvelles, incarnant un urbanisme de projet sophistiqué et mis au service des stratégies de métropolisation, conduit non seulement à une restructuration de l'économie régionale, mais aussi à une recomposition paysagère avec la généralisation de formes urbaines génériques.

Le paysage des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville se transforme en une mosaïque, construite à partir des dynamiques d'hybridation, de juxtaposition et de ségrégation entre différents modes d'urbanisation. Il s'agit de relations d'interdépendance entre une urbanisation spontanée préexistante, un urbanisme de projet en lien avec l'industrialisation et des secteurs métropolitains nouvellement introduits.

Chapitre V

La recomposition des jeux d'acteurs du développement à l'heure de la métropolisation

Avant la réforme du *Đôì Moi*, le développement urbain au Vietnam était strictement contrôlé et orienté par l'État dans le cadre d'un système de planification socialiste centralisé. Ce système, qui s'étendait aux échelons administratifs locaux, excluait *de jure* les acteurs non étatiques et les modes opérationnels privés du domaine de l'urbanisme et de la production de logements. À partir de la fin des années 1980, la libéralisation économique et institutionnelle accélérée par le Renouveau a contribué à remettre en cause ce système.

La transition urbaine au Vietnam s'est accélérée sous l'effet d'une conjoncture économique née des réformes libérales. Dans un contexte de pénurie de logements dans les grandes villes du pays, la réintroduction et l'affirmation, bien que partielle, de la propriété privée et le désengagement de l'État du secteur du logement national entraînent des vagues d'urbanisation, essentiellement menées par des initiatives privées⁴⁸⁴. L'intégration de l'économie nationale aux circuits globalisés a finalement contribué à l'émergence de nouvelles échelles de l'urbain, portées par des acteurs privés nationaux et des investissements étrangers⁴⁸⁵.

Dans ce contexte, l'apparition de nouvelles dynamiques d'acteurs a stimulé le développement de la région de Hô Chi Minh Ville. Premièrement, les rapports de force entre l'État central, les instances locales et la population locale se complexifient. Comme le développement du secteur du logement par la population et par les promoteurs privés est l'une des meilleures solutions envisagées par l'État face à la pénurie de logements, la relation entre l'urbanisation administrative et les modes de développement *in situ* devient de plus en plus conflictuelle⁴⁸⁶. La formation de nouvelles alliances entre différents acteurs, en vue de

⁴⁸⁴ Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Doyet et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 344, 345, 346, 347, 348 et 349 ; Quertamp, Fanny, « La périurbanisation de Hanoi. Dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671/672, p. 106, 107 et 108.

⁴⁸⁵ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 14, 15, 16 et 17.

⁴⁸⁶ Fanchette, Sylvie, « Urbanisation administrative, *in situ* et métropolitaine : les contradictions spatiales de la gouvernance territoriale au Vietnam », Paris, *Revue internationale des études du développement*, 2017, 231, p. 115 et 116 ; Fanchette, Sylvie, « Gestion foncière métropolitaine et confrontations entre société villageoise et État/province (delta du fleuve Rouge) », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 184-199.

profiter de conjonctures économiques favorables ou de s'opposer aux autorités locales, contribue à éroder l'autorité de l'État dans le développement urbain⁴⁸⁷.

L'arrivée de nouveaux acteurs étrangers, notamment dans la promotion immobilière et dans le développement d'infrastructures, est principalement liée à l'intégration internationale de l'économie vietnamienne. Dotés de leviers financiers importants, les firmes industrielles et les promoteurs immobiliers deviennent une force motrice du développement des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Ces acteurs, prêts à entretenir des liens de coopération avec les autorités, sont au cœur de multiples conflits d'intérêts avec la population locale.

Nous recherchons dans le cadre de ce chapitre à décrypter la matrice complexe tissée entre les différents acteurs du développement des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Premièrement, la population locale, dotée de capacités de résilience remarquables, représente, parfois par ses stratégies informelles, une force importante de développement et d'opposition face à la généralisation de l'urbanisme de projet.

Deuxièmement, le développement des périphéries métropolitaines s'appuie sur une alliance formée entre les acteurs institutionnels, les firmes industrielles et les promoteurs immobiliers. Les pratiques de passe-droit, d'« arrangement » et de spéculation, délibérément employées par ces derniers, représentent une autre facette du rôle de l'informalité dans la métropolisation au Vietnam.

Troisièmement, l'alliance créée entre le monde académique et les autorités provinciales dans la formulation des projets de développement permet la mise en place de nouveaux concepts de développement, incorporés dans les programmes de développement, qui inspirent le développement des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville.

Nous appuyons notre analyse sur un corpus de travaux scientifiques centrés sur les acteurs de développement dans le contexte des pays du Sud et sur les 50 entretiens réalisés auprès de divers acteurs du développement de la région de Hô Chi Minh Ville entre 2015 et 2018.

I. La population au cœur du développement des périphéries métropolitaines

Alors que la recomposition métropolitaine s'accélère au gré des multiples mégaprojets urbains financés par des fonds privés ou étrangers, la population également devient

⁴⁸⁷ Gibert, Marie et Segard, Juliette, « L'aménagement urbain au Vietnam, vecteur d'un autoritarisme négocié », *Justice spatiale-spatial justice*, 2015, 8, 25 p.

aujourd'hui une force motrice du développement des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Cette partie décrypte ce rôle prédominant, qui s'illustre parfaitement dans le cas des périphéries à forte présence de zones industrielles, à travers trois optiques.

Premièrement, la population représente un pilier de l'économie des périphéries industrielles. De la création généralisée de dortoirs ouvriers à la multiplication de constructions privées, le dynamisme économique de la population locale s'affirme. Deuxièmement, ces acteurs locaux construisent leur pouvoir politique en s'investissant dans les structures administratives et dans les opérations d'aménagement urbain. Troisièmement, nous cherchons à décrypter la figure des travailleurs migrants, dont l'intégration se heurte à des barrières administratives et socio-culturelles.

Le renforcement du pouvoir économique et politique de la population locale se réalise dans le contexte mouvementé des réformes du *Đôì Moi*. L'incapacité de l'État à subvenir aux besoins en logements de la population, résolue par l'élaboration de politiques de libéralisation du marché foncier et immobilier, a entraîné une urbanisation rapide, avec la multiplication de constructions de logements privés⁴⁸⁸. Sous un prisme socio-culturel et relationnel, la montée en puissance de la population locale incarne des formes de réconciliation entre une modernité nouvellement introduite et les traditions urbaines préexistantes, entre des logiques familiales et communautaires, et les politiques nationales, entre des conflits institutionnels et des consensus informels, négociés entre l'État et la population⁴⁸⁹, au nom de la stabilité économique.

Le renforcement du pouvoir économique et décisionnel de la population a conduit à une multiplication de pratiques informelles et de passe-droit qui transgressent les normes urbanistiques et forcent l'État à assouplir son système autoritaire⁴⁹⁰. Malgré son importance dans la transition urbaine du Vietnam, la population locale devient actuellement la victime principale des nouvelles politiques libérales. Associées à des programmes de développement ambitieux, les opérations d'expropriation foncière en périphérie des grandes villes symbolisent le désengagement de l'État de son rôle protecteur envers la population rurale,

⁴⁸⁸ Quertamp, Fanny, « La périurbanisation de Hanoi. Dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671/672, p. 106.

⁴⁸⁹ Pedelahore de Loddis, Christian, « Processus et acteurs de la transition urbaine vietnamienne », in P. Gubry, F. Castiglioni, J-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *La ville vietnamienne en transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 19-43 ; Fauveaud, Gabriel, « Produire la ville en Asie du Sud-Est. Les stratégies socio-spatiales des acteurs immobiliers à Phnom Penh, Cambodge », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, 486 p.

⁴⁹⁰ Gibert, Marie et Segard, Juliette, « L'aménagement urbain au Vietnam, vecteur d'un autoritarisme négocié », *Justice spatiale-spatial justice*, 2015, 8, p. 12, 13 et 14 ; Labbé, Danielle, *Land Politics and Livelihoods on the Margins of Hanoi, 1920-2010*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2014, 228 p.

sous l'effet de la libéralisation économique⁴⁹¹. Au nom de la modernisation du pays, les projets d'aménagement produisent non seulement des vagues de déplacement forcé des populations pauvres urbaines, mais aussi de nouvelles pratiques de répression populaire et de multiples conflits autour de l'indemnisation de terrains récupérés⁴⁹².

Notre travail tend à saisir les dynamiques au sein de la sphère relationnelle construite par la population civile. Plusieurs chercheurs ont cherché à décrypter comment l'État-Parti intervient de manière décisive, en employant ses organismes politiques, dans la structuration de la société civile vietnamienne. Les organisations sociales de masse, dont le fonctionnement repose sur les principes du centralisme démocratique⁴⁹³, deviennent un outil d'encadrement politique de l'État-Parti, capable de contrôler différents groupes de population jusqu'à l'échelle de *tô dân phố*⁴⁹⁴ (îlot d'habitations en milieu urbain)⁴⁹⁵.

Face au contrôle de l'État et aux opérations de réaménagement urbain, les habitants locaux cherchent continuellement à renforcer leur capacité de résilience. Des ruelles de centre-ville⁴⁹⁶ aux périphéries émergentes de la métropole de Hô Chi Minh Ville⁴⁹⁷, la contestation de la population locale s'appuie sur de nouvelles pratiques de négociation avec

⁴⁹¹ Kerkvliet, Benedict, « Agricultural Land in Vietnam: Markets Tempered by Family, Community and Socialist Practices », *Journal of Agrarian Change*, 2006, 6, p. 300 ; Fanchette, Sylvie, « Gestion foncière métropolitaine et confrontations entre société villageoise et État/province (delta du fleuve Rouge) », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 184-199.

⁴⁹² Gibert, Marie, « Déplacements forcés et renouvellement urbain à Hô Chí Minh Ville », *L'Espace politique*, 2014, 1, 18 p ; Harms, Erik, « Eviction Time in the New Saigon: Temporalities of Displacement in the Rubble of Development », *Cultural Anthropology*, 2013, 2, p. 344-368.

⁴⁹³ L'État-Parti a employé les principes du centralisme démocratique dans la création de ses organismes politiques et sociaux. Les ministères assurent par exemple leur pouvoir coordinateur jusqu'à l'échelle des sous-districts grâce aux départements techniques locaux, qui répondent à la fois aux échelons de pouvoir supérieurs et aux comités populaires. Les organisations sociales de masse comme l'Union de la jeunesse communiste, l'Union des femmes, l'Association des vétérans suivent également ce principe. Les cellules locales encadrent par exemple les habitants locaux dans des campagnes d'action (lutte contre la drogue, nettoyage d'espaces publics, recensement national...). Dernièrement, les modalités d'élection et de décision collégiales et pseudo-participatives constituent la vitrine pseudo-démocratique de ces organisations.

⁴⁹⁴ Les *thôn* (hameau) et les *tô dân phố* (îlot d'habitations en ville) constituent le dernier échelon administratif respectivement dans la campagne et dans les districts urbains.

⁴⁹⁵ Russel, Dalton, et Ong, Nhu Ngoc, « Civil Society and Social Capital in Vietnam », in *Modernization and Social Change in Vietnam*, Munich, Munich Institute for Social science, 2013, 16 p ; Nordlund, Irene, « Civil Society in Vietnam. Social Organisations and Approaches to New Concepts », *Asien*, 2007, 105, p. 74 et 75 ; Parenteau, René et Nguyen, Quốc Thông, « The Role of Civil Society in Urban Environmental Management », in P. Gubry, F. Castiglioni, J-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *The Vietnamese City in Transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 174 et 175.

⁴⁹⁶ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, 675 p.

⁴⁹⁷ Truong, Hoang Truong, *La banlieue de Hô Chi Minh-Ville : Bà Diêm (Hóc Môn) et Vinh Lộc A (Bình Chánh)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2014, 257 p ; Ngô, Thi Thu Trang, « Périurbanisation et modernité à Hô Chi Minh-Ville. Étude du cas de l'arrondissement Bình Tân », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Vincent Berdoulay et du Professeur Pham Van Cu, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2014, 419 p.

les autorités et les promoteurs. Cette capacité de résilience se renforce en parallèle de la construction d'une solidarité communautaire au sein de la société périurbaine.

La création de zones industrielles dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville contribue à l'émergence de nouvelles dynamiques d'acteurs. Les travailleurs migrants, employés dans les zones industrielles ou dans l'économie informelle, sont étudiés dans une série de travaux et de projets de recherche. La figure du migrant « dominé » se caractérise à travers leurs conditions de vie et de logement précaires, une domination politico-administrative exercée par les autorités locales et une discrimination socio-culturelle par la population locale⁴⁹⁸.

Cette population renforce leur capacité de résilience en adoptant de nouvelles méthodes de lutte collective. Face à l'inaction du gouvernement, la généralisation des grèves menées de manière autonome par les ouvriers, dont le but est l'amélioration des salaires et des conditions de travail⁴⁹⁹, contribue à redéfinir la posture sociale et politique du travailleur migrant. L'apparition de nouveaux groupes de population, dotés de diverses stratégies de négociation et de revendication, contribue à complexifier les jeux d'acteurs dans le développement des périphéries métropolitaines.

1. Le rôle de la population locale dans la construction d'une économie urbaine en lien avec l'industrialisation

Le développement des zones industrielles, qui s'appuie sur une planification stricte et sur des politiques d'encouragement à l'investissement, est entièrement contrôlé par l'État. En parallèle, les autorités locales laissent, sous prétexte d'ouverture économique et de « politique de *socialisation* »⁵⁰⁰ des affaires publiques, le développement des logements ouvriers locatifs et des services urbains à la population locale.

⁴⁹⁸ Doan, Mâu Tiệp, Trinh, Khắc Thâm, Gubry, Patrick et Jerrold, Huguet, *Migration spontanée vers Đông Nai et Vung Tau*, Hanoi, Éditions politiques nationales, 1996, 111 p ; Pulliat, Gwenn, « Les migrants à Hanoi : Construction politique d'un groupe social dominé », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2013, 154, p 87-102 ; Gubry, Patrick et Hô, Phong Linh, « Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh Ville et Hanoi », Paris, *Revue Tiers Monde*, 2010, 201, p. 107-129 ; Gibert, Marie, « Le carnet résidentiel au Vietnam : un instrument de peuplement entre contrainte et contournement », in V. Sala-Pala, C. Morel-Journel et F. Desage, dir., *Le peuplement comme politique(s)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 221-238.

⁴⁹⁹ Đô, Quynh Chi, *The Challenge from below: Wildcat Strikes and the Pressure for Union Reform in Vietnam*, Hong Kong, Hong Kong City University/Southeast Asia Research Center, coll. « Southeast Asia Research Center Working Papers », 18, 2008, 18 p ; Đô, Quynh Chi, « The Regional Coordination of Strikes and the Challenge for Union Reform in Vietnam Debate: Strikes and Union Reform in Vietnam », *Development and Change*, 2017, 5, p. 1052-1068 ; Đô, Quynh Chi et Broek, Di van den, « Wildcat Strikes : a Catalyst for Union Reform in Vietnam ? », *Journal of Industrial Relations*, 2013, 5, p. 783-799.

⁵⁰⁰ Dans le contexte de la libéralisation progressive de l'économie nationale, l'État a mis en place une série de politiques lui permettant de partiellement déléguer les services publics aux acteurs privés et civils. Les

**Monsieur L., représentant du sous-district Di An ,
district de Di An (province de Binh Duong),
le 20 mai 2017**

« Sous l'effet de l'industrialisation, le district a connu des changements fondamentaux à partir des années 2000. La création de zones industrielles et l'urbanisation ont conduit à la disparition progressive des activités agricoles et artisanales du paysage économique de Di An. Les établissements de production d'encens, longtemps considérés par le district comme le cœur du secteur artisanal local, ne se comptent actuellement plus qu'au nombre de six à Di An. [...] L'économie de Di An s'appuie, à partir des années 2000, sur un secteur du logement locatif et des services auxiliaires destinés aux zones industrielles et aux ouvriers migrants. »

**Monsieur N., habitant et membre du comité de gestion de l'îlot d'habitations
Binh Duc, district de Thuân An (province de Binh Duong),
le 26 juin 2017**

« Le déclin du secteur de la céramique artisanale, historiquement considéré par la population locale comme la fierté de Binh Duong, conduit à des mouvements massifs de reconversion socio-professionnelle. [...] Alors qu'une partie des artisans ont choisi de migrer vers les districts ruraux du nord de la province, comme Bê Cat, Tân Uyên, ou se sont retrouvés au chômage, la majorité s'est lancée dans le secteur tertiaire. »

Ces deux extraits d'entretiens témoignent des processus d'adaptation socio-professionnelle de la population locale sous l'effet du développement de zones industrielles. Conduisant au déclin du secteur agricole et artisanal, l'industrie contribue essentiellement à des processus de tertiarisation de l'économie locale. Dotée d'une capacité d'adaptation remarquable, la population tient un rôle structurant dans le développement d'un secteur du logement ouvrier, aussi lucratif qu'évolutif. Les habitants locaux construisent des studios locatifs destinés aux travailleurs migrants, dans le but de générer des compléments de revenu. Face à des demandes de logements en croissance, les propriétaires de dortoirs se professionnalisent, en cherchant à réinventer le mécanisme de gestion du secteur du logement locatif (**encadré 1**). Dans certains quartiers, la gestion individuelle est désormais encadrée par les associations de propriétaires, qui s'intègrent également dans l'appareil administratif local. Dotés de leviers économiques importants, les habitants locaux ont réussi à renforcer leur pouvoir décisionnel en formant des alliances avec les autorités locales.

« politiques de *socialisation* » représentent une des mesures phares de cette stratégie. Dans le domaine des services publics et du développement d'infrastructures, la *socialisation* permet à l'État à la fois de conserver son rôle décisionnel et de mobiliser des fonds venus de la population pour alléger ses charges budgétaires. La *socialisation* représente finalement un processus de privatisation partielle qui contraint la population à financer les projets publics.

Encadré 1. L'évolution du secteur du logement locatif dans la région de Hô Chi Minh Ville

La professionnalisation du secteur du logement ouvrier, les exemples du dortoir-modèle de Monsieur H. et du mécanisme de gestion collective de l'îlot d'habitations Thông Nhất 2 du district de Di An (province de Binh Duong)

Monsieur H. fait partie des plus grands propriétaires de dortoirs de Thông Nhất 2. Cet habitant originaire du Nord, installé dans cet îlot d'habitations depuis les années 1990, possède plusieurs dizaines de studios locatifs. Représentant du comité de gestion d'îlot d'habitations et membre de l'association des propriétaires de dortoirs de Thông Nhất 2, Monsieur H. est vu comme un citoyen exemplaire par les autorités locales. Pionnier dans la modernisation du secteur local du logement locatif, il est l'un des premiers à construire des dortoirs de grande hauteur dotés d'équipements de bonne qualité (photo 1). Il a même aménagé un jardin sur le toit de son dortoir dans le but de produire des légumes (photo 2), qui sont pour l'instant destinés à la consommation de sa famille.



Contribuant à améliorer les conditions de vie des locataires, les dortoirs modernisés permettent aussi aux propriétaires d'augmenter le loyer, les frais d'entretien et les charges. Grâce à cette stratégie, comme les dortoirs locatifs se développent rapidement, leurs propriétaires renforcent leur poids dans l'économie locale. La majorité des plus grands propriétaires de dortoirs occupent des positions centrales dans le comité de gestion de Thông Nhất 2. Une force économique fondée sur les dortoirs locatifs a permis en effet à Monsieur H. et à ses collègues de renforcer leur pouvoir politique et décisionnel.

L'association de propriétaires de dortoirs joue également un rôle dans la réinvention du mécanisme de gestion des logements ouvriers de cet îlot. D'une part, les membres de cette association s'échangent des informations sur le marché et sur les problèmes communs. D'autre part, les propriétaires fournissent des comptes rendus sur le fonctionnement de leurs dortoirs, ainsi que des informations sur leurs clients aux autorités locales. Les propriétaires doivent par exemple enregistrer leurs locataires auprès de l'autorité d'îlot. Lors de nos entretiens, certains représentants ont même considéré cette association comme le bras droit de la police locale. L'intégration de ces acteurs économiques dans l'appareil administratif local représente donc un autre moyen permettant de renforcer leur pouvoir décisionnel.

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017 ; Entretien du 5 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Thông Nhất 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong).

Sous l'effet de l'industrialisation, la restructuration sectorielle de l'économie locale se traduit par la multiplication de services et de commerces de proximité, ainsi que par le développement d'activités informelles, principalement destinées aux travailleurs migrants (**illustration 50**). Grâce à des conjonctures économiques favorables, de nouvelles postures socio-professionnelles émergent chez les habitants. Les propriétaires de dortoirs investissent de plus en plus dans les services et dans le commerce alimentaire et celui de biens de consommation, ce qui renforce leur position dominante dans l'économie locale. Les quartiers périurbains voient l'émergence de nouveaux appareils économiques profondément ancrés dans l'échelle locale et restant essentiellement sous le contrôle des propriétaires-commerçants.

Illustration 50. Les activités de commerce dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017.

Dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, le commerce alimentaire et celui de biens de consommation se développent rapidement. Ces activités de proximité sont omniprésentes. Alors que les habitants locaux transforment la façade de leurs maisons-compartiments en magasins (photo 1) et en restaurants (photo 4), les vendeurs ambulants exercent leur métier dans la rue, à l'entrée des usines et des chantiers, et dans les marchés (photos 2, 3). Aux heures de pointe, les ouvriers garent temporairement leurs scooters sur le trottoir pour faire leurs courses. Devant l'entrée des chantiers, les ouvriers prennent leurs repas avant de retourner au travail.

Dans certains cas exceptionnels, la capacité d'adaptation de la population se renforce face à des conjonctures économiques aussi bien favorables qu'instables. La création de zones industrielles et de projets immobiliers conduit à une multitude d'opérations d'expropriation foncière qui visent les habitants locaux. Face à ces situations, les habitants développent plusieurs stratégies économiques et résidentielles de court terme, qui permettent de « rentabiliser » leur situation précaire (**encadrée 2**).

Encadré 2. La capacité d'adaptation remarquable de la population locale dans des situations précaires

Madame H. et sa famille, habitants en attente d'indemnisation à la suite du projet d'extension de la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville, le 18 juillet 2016

Installée depuis les années 1990 dans le sous-district Tang Nhon Phu B du district 9, la famille de Madame H. est devenue la victime du projet d'extension de la plus grande zone de nouvelles technologies de la région de Hô Chi Minh Ville. Selon les informations partagées par Madame H., le mécanisme d'indemnisation, employé dans le cadre de ce projet, est à l'origine de nombreuses injustices. Sous l'effet de la spéculation, le prix des terrains du district 9 grimpe de manière exponentielle à partir des années 2000. Les campagnes de négociation avec les habitants touchés par ce projet, qui ont commencé au début des années 2000, ne prennent pourtant pas en compte l'évolution du marché foncier local. En effet, la famille de Madame H. est contrainte de percevoir des sommes d'indemnisation fixées il y a dix ans. Madame H., son mari et ses fils font partie des derniers habitants qui restent encore sur cette zone.

La construction de nouvelles usines dans le cadre de l'extension de ce parc industriel a conduit à l'arrivée de nombreux ouvriers migrants, qui sont majoritairement employés dans les chantiers. Face à cette conjoncture favorable, Madame H. a décidé d'ouvrir un restaurant de rue sur le terrain encore occupé par la famille. Les installations de fortune et les matériaux de récupération utilisés pour la construction du restaurant reflètent le caractère temporaire et provisoire de cette activité économique. À côté des activités de restauration, la famille a installé une trentaine de hamacs destinés à des ouvriers qui veulent se reposer après le repas. L'établissement, situé à proximité d'une immense usine de l'entreprise sud-coréenne Samsung, accueille tous les jours des centaines de clients venus des chantiers à proximité. Outre son mécontentement envers l'autorité chargée des indemnisations, Madame H. considère l'élargissement de cette zone industrielle comme une occasion aussi lucrative qu'éphémère. Sa famille est parvenue, grâce à ses économies, à acheter un nouveau terrain dans le même district. Madame H. envisage de poursuivre sa carrière en ouvrant dans le futur un nouveau restaurant bon marché destiné aux travailleurs migrants.

L'exemple de l'établissement de Madame H. permet de mettre en évidence la capacité d'adaptation remarquable de la population face à des situations d'instabilité. Dans le contexte de l'avènement d'urbanisme de projet, le secteur informel auquel participe une partie importante de la population locale reste une des forces de développement majeures

Source : Entretien du 18 juillet 2016 avec Madame H., propriétaire d'un restaurant-café situé dans la zone de nouvelles technologies de Hô Chi Minh Ville (district 9, Hô Chi Minh Ville).

En conclusion, la population locale joue un rôle fondamental dans la structuration d'une économie locale en synergie avec les zones industrielles. Dotés d'une capacité d'adaptation remarquable, ces acteurs ont réussi à renforcer leur pouvoir politique face aux autorités et aux promoteurs. L'importance de la population dans l'émergence métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville se traduit également par leur rôle actif dans les opérations d'aménagement urbain et dans l'élaboration des politiques locales.

2. Du financement participatif de projets d'aménagement à l'implication dans les politiques locales, le retour en force de la population

La participation croissante des acteurs civils dans les opérations d'aménagement urbain est à l'origine d'un double processus. Alors que l'État met en place des « politiques de *socialisation* » pour réduire ses dépenses, le pouvoir économique des acteurs privés, qui se renforce grâce à la libéralisation, leur permet de s'impliquer davantage dans les services publics et dans l'aménagement urbain⁵⁰¹.

Le pouvoir des échelons locaux est limité en raison d'une décentralisation partielle, qui délègue aux districts et aux sous-districts seulement une autonomie de gestion relative, tout en conservant le rôle décisionnel des autorités provinciales⁵⁰².

La participation des acteurs civils à l'appareil administratif local joue un rôle de contrepoids envers les échelons provinciaux et nationaux de pouvoir. Les acteurs civils contribuent, dans leur processus d'ascension politique, à tisser de nouveaux liens d'interface entre les territoires, et entre la sphère publique et la société civile émergente. Le pouvoir des de la population se caractérise par une flexibilité remarquable. Alors que les voix contestataires des habitants se lèvent contre des politiques injustes, la figure des « chefs locaux » et des « passeurs » permet de réconcilier la masse populaire avec les autorités, par voie de négociations et de consensus⁵⁰³.

⁵⁰¹ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 15.

⁵⁰² Gibert, Marie et Segard, Juliette, « L'aménagement urbain au Vietnam, vecteur d'un autoritarisme négocié », *Justice spatiale-spatial justice*, 2015, 8, p. 6.

⁵⁰³ Gibert, Marie et Segard, Juliette, « L'aménagement urbain au Vietnam, vecteur d'un autoritarisme négocié », *Justice spatiale-spatial justice*, 2015, 8, p. 12, 13, 14, 15 et 16.

**Entretien collectif avec les représentants des îlots du sous-district Phu Cuong,
ville de Thu Dâu Môt (province de Binh Duong),
le 9 juin 2017**

« L'amélioration de la sécurité et celle de la propreté restent deux des objectifs prioritaires des îlots du centre-ville de Thu Dâu Môt. Les citoyens locaux, qui vivent majoritairement d'activités de commerce et de services, ne sont guère favorables à de grands projets d'aménagement urbain, qui modifient leur cadre de vie et influencent de manière négative leurs affaires [...] Par exemple, les habitants locaux craignent que la modernisation du réseau d'évacuation des eaux usées, lourdement modifié au cours de ces dernières décennies, puisse dégrader leurs propres maisons. »

Dans le cadre du projet « Binh Duong Liveable City », nous avons mené des discussions collectives réunissant les représentants de différents îlots d'habitations du sous-district Phu Cuong. Ce sous-district se trouve dans le centre historique de la ville de Thu Dâu Môt. L'économie locale s'appuie principalement sur le secteur tertiaire développé et est marquée par le rôle important de la communauté des Hoa (appellation désignant les immigrants chinois au Vietnam) qui s'est installée à Thu Dâu Môt à partir du XIX^e siècle. Le développement urbain de Phu Cuong, qui se stabilise à partir des années 2000, n'est qu'indirectement lié à des dynamiques d'industrialisation en périphérie de Thu Dâu Môt. Cela se traduit par une présence peu importante de dortoirs locatifs dans le tissu urbain et de travailleurs migrants dans la structure socio-démographique.

L'implication des habitants du sous-district Phu Cuong dans les projets publics d'infrastructures et d'aménagement se traduit premièrement par l'émergence d'une nouvelle perception des conditions matérielles des périphéries métropolitaines. Cet extrait témoigne d'une perception ambiguë de la population du sous-district Phu Cuong sur la nécessité de certaines infrastructures. La qualité des services de sécurité, de l'éclairage et de la collecte de déchets est particulièrement exigée par les habitants des quartiers de centre-ville. Au contraire, les opérations d'élargissement et de modernisation des infrastructures techniques peuvent susciter un mécontentement chez ces habitants.

Face aux insuffisances des infrastructures, les habitants des périphéries de la région de Hồ Chí Minh Ville critiquent ouvertement les autorités et développent en parallèle des stratégies alternatives. Couvrant à peine 30 % du territoire de l'îlot d'habitations 8 du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên, province de Binh Duong), le réseau public d'approvisionnement en eau potable ne parvient guère à satisfaire les demandes locales. Cette limite conduit en conséquence à une multiplication des puits, des forages et des

branchements sauvages par les habitants⁵⁰⁴. Les habitants de la ville nouvelle de My Phuoc (province de Binh Duong) attribuent la responsabilité de ces problèmes à la société publique Becamex.

**Entretiens collectifs avec le comité de gestion de l'îlot d'habitations
My Phuoc 2, ville nouvelle de My Phuoc, district de Bê Cat (province de
Binh Duong), le 12 juin 2017 et 15 juin 2017**

« Nous sommes contents de la qualité du réseau routier et d'éclairage de la ville nouvelle. [...] Néanmoins, le réseau d'approvisionnement en eau reste particulièrement incomplet. Nous avons fait appel à plusieurs reprises à la société Becamex et aux autorités du sous-district. Les réponses, qui sont toujours tardives, sont rarement suivies de mesures concrètes. »

« Le réseau d'évacuation des eaux usées des zones industrielles de My Phuoc a peut-être subi des dégradations. À certains endroits, nous pouvons sentir des odeurs désagréables, qui sont probablement en lien avec les eaux usées en provenance des zones industrielles. [...] La qualité aléatoire de l'eau domestique nous fait penser à d'éventuelles fuites d'eaux usées qui s'infiltreraient dans le réseau d'approvisionnement. »

Les problèmes de sécurité, d'embouteillages et d'hygiène sont également à l'origine du mécontentement de la population envers les autorités locales. Les acteurs civils s'engagent de plus en plus dans des actions locales, visant à améliorer leurs conditions de vie. La généralisation des « politiques de *socialisation* » dans le domaine des infrastructures s'appuie effectivement sur des sommes d'investissement de plus en plus importantes venues de la population locale (**encadré 3**).

⁵⁰⁴ Entretien du 16 juin 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations 8 du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên, province de Binh Duong).

Encadré 3. La participation des échelons locaux de pouvoir dans les affaires publiques

Le rôle croissant des acteurs civils dans les politiques locales, exemple de projets de modernisation d'infrastructures dans la province de Binh Duong

Nous présentons ici des informations recueillies dans le cadre des entretiens réalisés à Binh Duong en 2017. Elles abordent certaines des thématiques principales liées à la participation populaire dans la modernisation des infrastructures.

1. La participation accrue des acteurs civils (habitants et représentants d'îlots) est considérée comme une des conditions fondamentales favorisant les pratiques de transparence dans les opérations d'aménagement urbain. Dans le cas des îlots 1 et 8 du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên, province de Binh Duong), les habitants participent directement à la surveillance et à l'évaluation des projets d'élargissement de routes et d'installation d'équipements techniques. Malgré des connaissances techniques limitées, cette participation à la mise en place des aménagements contraint les autorités à rendre transparentes toutes les informations sur ces projets.

2. Malgré son importance accrue, la participation des acteurs civils se heurte à plusieurs difficultés. Dans le cas de l'îlot d'habitations Binh Minh 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong), le coût de certains projets de modernisation d'infrastructures de l'eau est particulièrement élevé. Pour une ruelle où habite une trentaine de ménages, le budget socialisé prévu peut par exemple atteindre 600 millions de dong (environ 22 000 euros). La capacité de financement limitée de ces ménages ne permet plus de poursuivre ce projet. Deuxièmement, un projet de transformation du cimetière local en école pose plusieurs problèmes de transparence. Faute de ressources foncières disponibles, les districts doivent convertir des terrains appartenant à des cimetières, qui sont considérés comme des terrains publics. Les tombeaux rendent les opérations d'aménagement particulièrement difficiles. Les habitants locaux sont ouvertement opposés à la destruction de tombeaux de leurs ancêtres, puisque les autorités locales ne parviennent pas à trouver une modalité d'indemnisation satisfaisante. Le promoteur public chargé de ce projet ne rend pas transparentes les informations concernant l'indemnisation et la délocalisation des tombeaux. En conclusion, le contrôle des autorités et l'investissement public restent deux des conditions fondamentales assurant la réussite des opérations d'aménagement.

3. La stratégie de participation des habitants locaux est évolutive en fonction des dynamiques foncières. Les opérations d'élargissement de ruelles du district de Di An (province de Binh Duong) se heurtent de plus en plus à des problèmes de concertation. Dans les années 1990, les habitants donnaient volontairement une partie de leurs terrains aux autorités locales lors de projets d'élargissement de ruelles. Les ruelles élargies permettaient alors d'augmenter la valeur foncière des terrains. Aujourd'hui, la population devient de plus en plus hésitante envers ces opérations en raison de prix fonciers en hausse. Comme le prix du mètre carré atteint aujourd'hui de 30 à 40 millions de dong dans certains quartiers centraux, le don de quelques mètres carrés aux projets d'aménagement semble de moins en moins acceptable pour les habitants.

Source : Entretien du 16 juin 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations 8 du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên, province de Binh Duong). ; Entretien du 27 juin 2017 avec Monsieur N., un responsable de l'îlot d'habitations Binh Minh du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong) ; Entretien du 4 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Minh 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong).

Grâce à leur pouvoir économique accru, les habitants s'impliquent de plus en plus dans l'appareil administratif local dans le but de renforcer leur autonomie décisionnelle. L'intégration des habitants dans les échelons locaux de pouvoir est tout de même encadrée par l'État. La population locale participe de manière extensive aux structures locales, comme les comités d'îlots ou les organisations associatives, qui sont strictement sous la tutelle de l'État (**encadrés 4 et 5**).

En l'absence de compétences décisionnelles importantes, le comité de gestion d'un îlot d'habitations ne prend en charge que certains domaines d'activités. En premier lieu, il anime, à l'aide des organisations sociales membres du Front de la patrie, la vie associative locale. En deuxième lieu, les unités de protection civile, dont les membres sont recrutés parmi la population locale, assurent le domaine de la sécurité. Hormis ces deux domaines, les structures gestionnaires locales sont essentiellement dépendantes des échelons supérieurs (**illustrations 51 et 52**).

Illustration 51. L'organisation de la structure de gouvernance d'un îlot d'habitations

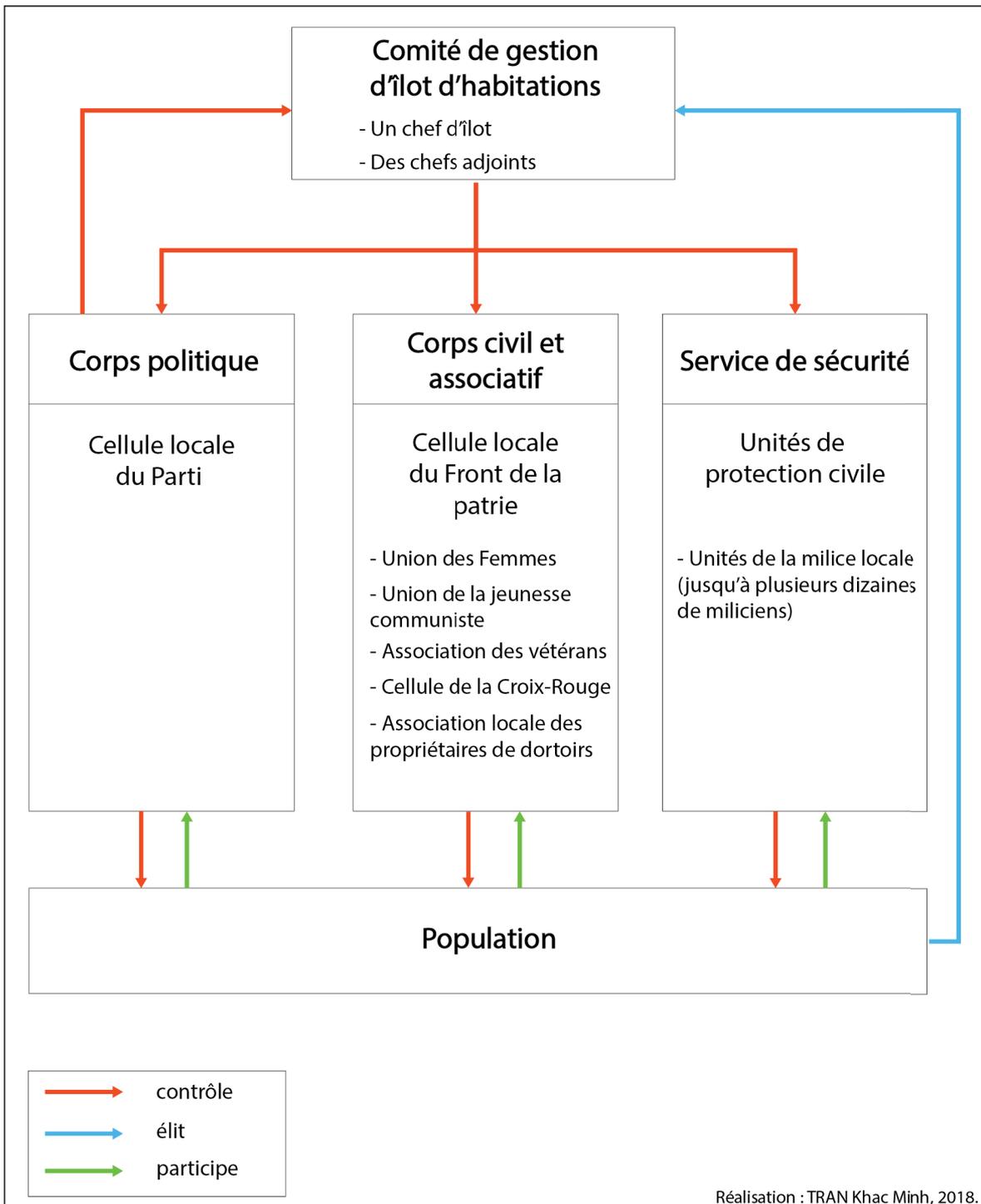
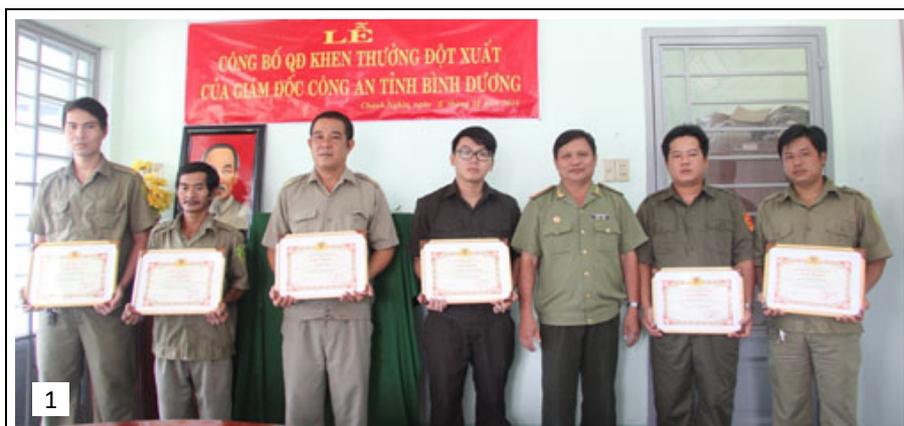


Illustration 52. La protection civile et les activités culturelles et associatives au centre du fonctionnement quotidien d'un îlot d'habitations



1

Une unité de protection civile de la ville de Thu Dầu Môt (Binh Duong) reçoit un certificat de récompense en 2014 pour son exemplarité.



2

Un cours de danse organisé par le comité de gestion de l'îlot d'habitations Thông Nhật 2 (Binh Duong)



3

La « maison culturelle » de l'îlot d'habitations 4 du sous-district Phu Loi de la ville de Thu Dầu Môt (Binh Duong)

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017 et en 2018 (photos 2 et 3) ; Q. Điền et C. Khanh, « Khen thưởng « hiệp sĩ » bắt trộm » [Les « chevaliers » de la lutte contre les cambrioleurs sont décernés un certificat de récompense], *Báo Bình Dương Online*, 05/11/2014 (photo 1).

Encadré 4. La structure de gouvernance des îlots d'habitations en milieu urbain au Vietnam

Dans l'objectif d'exercer un contrôle total sur la population, l'État vietnamien a élaboré un appareil administratif qui se décline jusqu'à l'échelle des îlots d'habitations. Par rapport aux sous-districts, la gestion des affaires à l'échelon des îlots d'habitation est partiellement sous le contrôle de l'État, qui y possède du personnel recruté parmi les habitants locaux. Les comités de gestion d'îlots s'appuient également sur une série d'organisations socio-politiques placées sous la tutelle de l'État-Parti. L'appareil de gestion d'un îlot d'habitations est constitué par exemple à partir de plusieurs éléments : un comité de gestion, une cellule du Front de la patrie, des unités de protection civile et dans certains cas des associations de propriétaires de dortoirs et de commerçants.

Les responsables locaux en charge de la gestion locale ne sont pas considérés comme des fonctionnaires et ne bénéficient que de sommes modestes de primes et de subventions. Les unités de protection civile se composent également de volontaires et coopèrent avec la police de sous-district. La plupart des responsables d'îlots sont soit des retraités, soit des habitants proches du Parti dont les qualités sont reconnues par la communauté. Le Front de la patrie est un regroupement de plusieurs organisations socio-politiques dites « de masse », qui se place sous la tutelle du Parti communiste et du gouvernement. Considéré par la doctrine politique du Parti comme « la base politique du peuple », le Front de la patrie et ses associations membres jouent un rôle fondamental dans la construction d'une société civile strictement sous tutelle du pouvoir politique. L'emploi des cadres politiques et des habitants proches du Parti dans la société civile contribue, selon la doctrine communiste, à assurer l'unité nationale et la solidarité entre différents groupes de population. Plusieurs associations font partie du Front de la Patrie comme l'Union de la jeunesse communiste, l'Union des femmes et l'Union des vétérans qui sont décentralisés jusqu'à l'échelon local.

Source : Entretien du 4 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu (district de Thuân An, province de Binh Duong) ; Entretien du 11 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu (district de Thuân An, province de Binh Duong).

Encadré 5. La figure du « chef local » dans la structure de gouvernance de l’îlot d’habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu du district de Thuận An (province de Binh Duong)

Dans le cas de l’îlot d’habitations Binh Hoa, les habitants locaux sont parvenus à développer non seulement leur pouvoir économique mais également leur influence politique. Après la guerre du Vietnam, les terrains de l’îlot ont été attribués à des militaires et à des fonctionnaires originaires du Nord, qui se sont engagés dans le secteur du logement locatif à partir des années 1990. Ces acteurs, bénéficiant de relations de pouvoir avec l’armée et avec les autorités provinciales, deviennent de nos jours des chefs locaux. Actifs dans le comité de gestion d’îlot d’habitations et dans les associations socio-politiques, ces habitants qui sont pour la plupart originaires du Nord jouent un rôle fondamental dans les affaires locales, notamment dans celles concernant les projets d’aménagement et de « *socialisation* des financements ».



1

Une rue principale de l’îlot d’habitations Binh Hoa



2

Un entretien collectif avec les représentants de l’îlot d’habitations Binh Hoa dans le cadre du projet « Binh Duong Liveable City » en 2017

Les chefs d’îlots deviennent des acteurs importants qui jouent un rôle déterminant dans la résolution des conflits d’intérêts locaux entre les habitants et dans les négociations avec les autorités. Usant de tactiques particulières et de relations solides avec la population, les chefs locaux deviennent un outil incontournable de l’État dans la mise en place de ses politiques.

Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 (photo 1) et en 2018 (photo 2) ; Entretien du 4 juillet 2017 avec les responsables de l’îlot d’habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu (district de Thuận An, province de Binh Duong) ; Entretien du 11 juillet 2017 avec les responsables de l’îlot d’habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu (district de Thuận An, province de Binh Duong).

3. *Entre discriminations et luttes, la figure ambiguë des travailleurs migrants*

Les migrations internes s'accroissent depuis les années 1980 dans un contexte de libéralisation économique et d'assouplissement du système d'enregistrement résidentiel vietnamien. L'arrivée des migrants ruraux, qui se concentrent principalement dans les zones périurbaines en cours d'industrialisation, conduit à des processus fondamentaux de restructuration socio-démographique. En parallèle de ces dynamiques, l'intégration de cette population, dans les structures sociales, économiques et administratives locales, pose de nombreux problèmes. Une partie importante des migrants se trouve dans une situation précaire. La posture « d'un groupe social dominé »⁵⁰⁵ attribuée à cette population évolue cependant en profondeur grâce à l'emploi de nouvelles tactiques de lutte contre les stratégies d'exploitation et de discrimination.

Contrainte de travailler plus de dix heures dans les usines, les ouvriers employés dans les zones industrielles perçoivent des salaires modestes, de l'ordre de moins de dix millions de dong par mois (moins de 400 euros par mois). Les entreprises peuvent licencier les ouvriers à tout moment. Cette pratique vise principalement les ouvriers âgés, qui ne s'adaptent plus au rythme intense des usines. Dans l'objectif d'améliorer leurs conditions de travail, les mobilisations collectives organisées par les groupes d'ouvriers représentent l'une des stratégies de lutte principales des migrants. Majoritairement organisées dans les zones industrielles, les grèves spontanées, organisées par les ouvriers d'une ou de plusieurs usines, ont réussi dans plusieurs cas à stopper le fonctionnement de l'ensemble d'une zone industrielle. Les entreprises sont en conséquence contraintes d'entamer des négociations avec les ouvriers, ce qui conduit, dans la plupart des cas, à l'augmentation du salaire de ces derniers. Cette méthode incarne une transformation de la posture du migrant ouvrier. Les travailleurs, auparavant exploités et discriminés par les firmes industrielles, parviennent à améliorer leurs conditions de travail et leurs salaires. Les mouvements contestataires menés par des groupes d'ouvriers mettent en question le rôle des syndicats officiels, qui sont en réalité des organismes politiques employés par l'État pour mieux contrôler la masse ouvrière⁵⁰⁶.

⁵⁰⁵ Pulliat, Gwenn, « Les migrants à Hanoï : Construction politique d'un groupe social dominé », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2013, 154, p 87-102.

⁵⁰⁶ Đô, Quynh Chi, *The Challenge from below: Wildcat Strikes and the Pressure for Union Reform in Vietnam*, Hong Kong, Hong Kong City University/Southeast Asia Research Center, coll. « Southeast Asia Research Center Working Papers », 18, 2008, 18 p ; Đô, Quynh Chi, « The Regional Coordination of Strikes and the Challenge for Union Reform in Vietnam Debate: Strikes and Union Reform in Vietnam », *Development and Change*, 2017, 5, p. 1052-1068 ; Đô, Quynh Chi et Broek, Di van den, « Wildcat Strikes: a Catalyst for Union Reform in Vietnam ? », *Journal of Industrial Relations*, 2013, 5, p. 783-799.

Les mobilisations ouvrières s’opposent frontalement à l’État et dépassent le cadre des zones industrielles dans certains cas. Lors de la mobilisation anti-chinoise de 2014, Binh Duong a été une des provinces où ont eu lieu des émeutes ouvrières. S’organisant collectivement et employant des méthodes violentes⁵⁰⁷, les ouvriers ont non seulement causé des dégâts matériels dans les zones industrielles de la province, mais aussi dégradé leur image auprès de la population locale.

**Monsieur L., représentant du sous-district Di An,
district de Di An (province de Binh Duong),
le 20 mai 2017**

« Les émeutes ouvrières de 2014 ont participé à affaiblir le pouvoir des autorités de districts et de sous-districts. Plusieurs compétences gestionnaires des autorités locales ont été retirées par la province. [...] Le district de Di An perd par exemple progressivement son autonomie financière à cause des émeutes de 2014. Une part importante des revenus de Di An doivent être retournés à la caisse de la province, dont une grande partie sert à dédommager les entreprises étrangères victimes des émeutes. »

Du point de vue de l’administration territoriale, les migrants ouvriers qui se sont mobilisés en 2014 ont directement contribué à entraver la décentralisation de Binh Duong. En parallèle d’une autonomie financière et gestionnaire affaiblie, les autorités locales considèrent les travailleurs migrants comme l’une des premières sources d’insécurité. Le renforcement de la capacité de lutte des migrants ouvriers a donc produit des effets négatifs sur leur intégration dans la société locale.

Tout en admettant l’importance économique de cette population, les autorités d’îlots considèrent les migrants comme une catégorie de population à part, dont les pratiques s’opposent aux normes socio-culturelles locales. Le trio migrants-dortoirs-informalité se trouve au cœur de la rhétorique employée par les chefs locaux. Les problèmes de consommation de drogue, de vols et de violence conjugale sévissent également chez les habitants locaux. Néanmoins, les chefs locaux considèrent dans leurs discours ces problèmes comme faisant partie d’une conjoncture sociale strictement liée à la présence de migrants et de dortoirs ouvriers. En cantonnant les pratiques informelles et illicites aux dortoirs ouvriers,

⁵⁰⁷ Lors de la mobilisation anti-chinoise de 2014, les ouvriers ont dégradé de manière systématique les usines chinoises, hongkongaises et taiwanaises. Les zones industrielles des districts du sud et du centre de Binh Duong ont été paralysées pendant plusieurs jours. Face à la montée de la violence, l’État vietnamien a envoyé massivement des unités anti-émeute de la police nationale à Binh Duong. Les affrontements entre la police et les ouvriers se sont poursuivis par une campagne de répression avec des dizaines de procès.

les autorités locales promeuvent un discours anti-migrant tout en continuant à favoriser le développement du secteur du logement locatif.

Alors que cette population est systématiquement associée à l’informalité et à l’insécurité, le sentiment xénophobe des habitants locaux est encore accentué sur certains groupes spécifiques de migrants.

Premièrement, les travailleurs informels sont considérés par les habitants comme responsables de l’insécurité. Pour les habitants comme pour les chefs d’îlots interrogés, les activités de commerce ambulant sont à l’origine des dégradations de routes, des pollutions (déchets, stagnations d’eaux usées) et des nuisances sonores. Les travailleurs informels sont systématiquement associés par certains habitants à des activités illicites et illégales⁵⁰⁸.

Deuxièmement, la perception des habitants locaux est plus négative sur les groupes de migrants venus de certaines régions. Des périphéries de Nhon Trach (Đông Nai) à celles de la ville nouvelle de My Phuoc (Binh Duong), on voit se multiplier des stéréotypes sur les groupes de migrants en provenance d’une même province se regroupant dans un dortoir ou dans un îlot. La solidarité collective au sein de ces groupes de migrants est considérée par les habitants locaux comme une forme de communautarisme qui remet en cause les autorités et les normes socio-culturelles locales.

**Un propriétaire d’un dortoir situé au district de Di An (province de Binh Duong),
le 3 juillet 2017**

« Nous préférons louer nos studios aux migrants venus des provinces du Nord, qui sont propres et ponctuels dans le règlement des loyers. Les locataires originaires du delta du Mékong ne sont pas très appréciés ici. Ils dépensent déjà tout leur salaire dans des sorties et dans des soirées arrosées et bruyantes. Ensuite, ils ne sont pas très propres, ce qui cause des dégradations pour nos dortoirs. »

⁵⁰⁸ Dans les entretiens réalisés à Binh Duong et à Hô Chi Minh Ville, les habitants locaux considèrent les travailleurs informels comme une menace pour la sécurité et la structure socio-économique locale. Dans leur perception, certains migrants s’impliquent dans les activités illégales. Un vendeur de rue est par exemple susceptible de commettre des vols de vêtements ou de petits meubles posés sur le trottoir. Selon certains habitants interrogés, les migrants peuvent être l’auteur des actes illégaux plus graves comme le trafic de stupéfiants, le vol d’animaux de compagnie et le cambriolage. Les commerçants locaux émettent également un avis négatif sur les activités de commerce informelles. Les vendeurs ambulants envahissent, grâce à leur mobilité, les marchés locaux et s’entassent devant l’entrée de zones industrielles. Néanmoins, le regard des habitants locaux reste tolérant sur ces derniers.

**Un habitant local du district de Nhon Trach (province de Đông Nai),
le 10 août 2018**

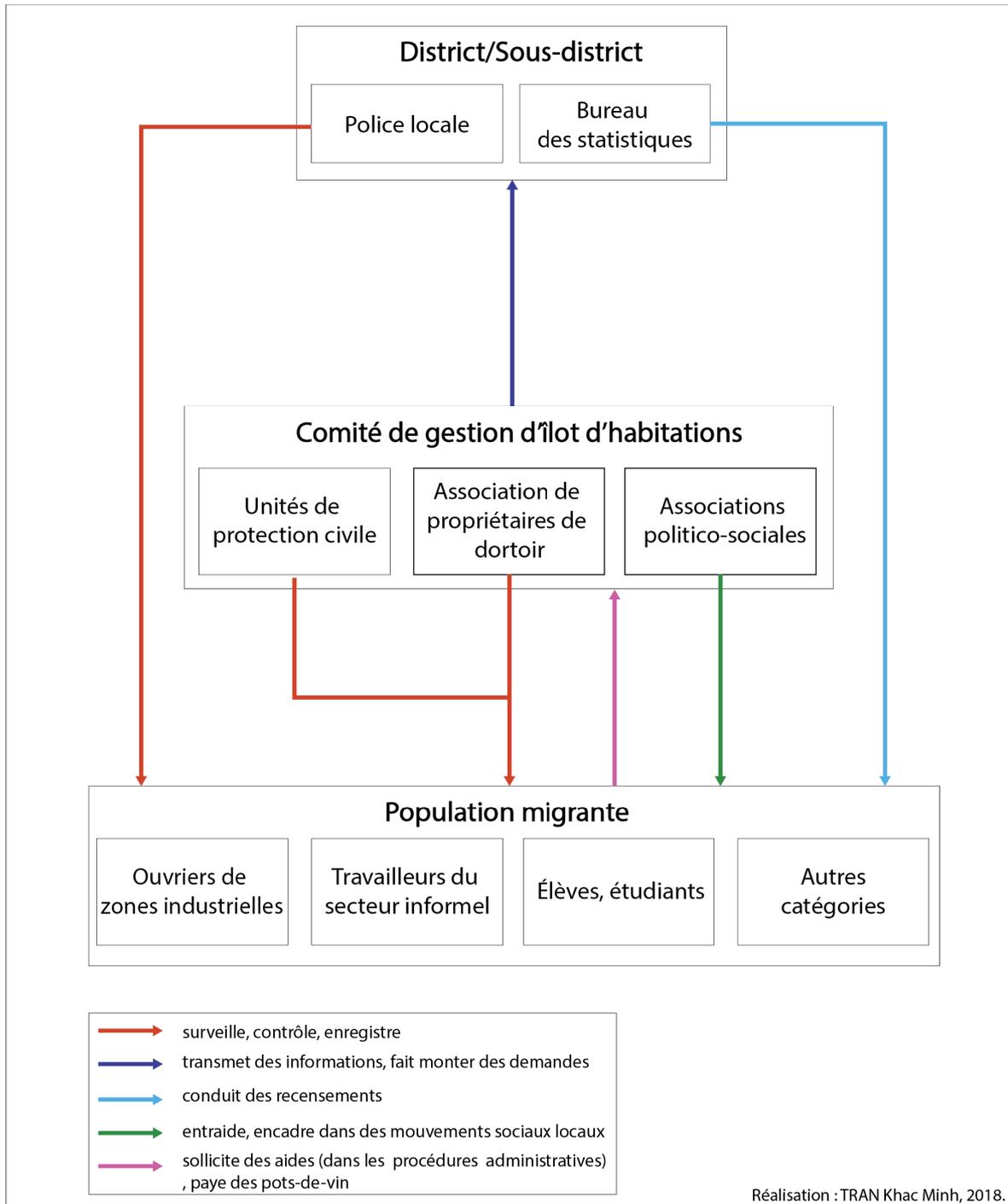
« Personnellement, je n'ai pas beaucoup de problèmes avec les migrants en provenance du Nord mais je préfère éviter tous ceux qui viennent des provinces de Nghệ An et de Ha Tinh⁵⁰⁹. J'ai entendu dire que ces gens-là sont non seulement irrespectueux envers les locaux mais également violents. Sur la télévision, j'ai vu que certaines usines refusent d'embaucher des ouvriers originaires de cette région. »

Le deuxième extrait a mentionné les provinces de Nghệ An et de Ha Tinh. Il s'agit de deux provinces pauvres de la région de la Côte centrale du Nord. Les habitants de Nghệ An et Ha Tinh migrent massivement vers les grandes villes dans l'espoir d'y trouver un travail. Alors que la solidarité communautaire se retrouve également chez les migrants en provenance d'autres régions, les pratiques culturelles et linguistiques de ces provinces les rendent particuliers. L'accent de Nghệ An et de Ha Tinh est par exemple particulièrement lourd, ce qui rend la communication avec les habitants du Sud difficile. Stricts dans les dépenses, les migrants venus de ces deux provinces sont souvent traités par les populations locales de « radins » et d'« opportunistes ». Selon plusieurs habitants interrogés, les migrants originaires de Nghệ An et Ha Tinh sont également connus par des faits de violence commis contre d'autres groupes de population.

Les migrants sont exclus des programmes sociaux et des politiques locaux. Aucun représentant local rencontré lors de nos entretiens n'est issu de la population de migrants. Le regard des chefs locaux sur l'intégration des migrants reste pourtant paternaliste. Les représentants locaux, soucieux dans leurs discours de l'intégration des migrants, éprouvent une nécessité à renforcer le contrôle sur cette population, ce qui explique la création des comités d'îlots de gestion de dortoirs (**illustration 53**).

⁵⁰⁹ Il s'agit de deux provinces pauvres de la région de la Côte centrale du Nord. Les habitants de Nghệ An et Ha Tinh migrent massivement vers les grandes villes dans l'espoir d'y trouver un travail. Alors que la solidarité communautaire se retrouve également chez les migrants en provenance d'autres régions, les pratiques culturelles et linguistiques de ces provinces les rendent particuliers. L'accent de Nghệ An et de Ha Tinh est par exemple particulièrement lourd, ce qui rend la communication avec les habitants du Sud difficile. Stricts dans les dépenses, les migrants venus de ces deux provinces sont souvent traités par les populations locales de « radins » et d'« opportunistes ». Selon plusieurs habitants interrogés, les migrants originaires de Nghệ An et Ha Tinh sont également connus par des faits de violence commis contre d'autres groupes de population.

Illustration 53. L'utilisation de différents dispositifs locaux de contrôle dans l'encadrement des migrants



Les mécanismes de contrôle sont multiples. Il s'agit d'abord d'un double contrôle à l'échelon des îlots d'habitations. Alors que les unités de protection civile assurent la sécurité de l'ensemble d'un îlot, les organisations associatives comme celle des propriétaires de dortoirs encadrent les migrants dans le domaine socio-administratif, notamment dans celui de l'enregistrement résidentiel. Ces dispositifs sont renforcés par la police nationale. En l'absence de politiques efficaces d'intégration, le contrôle et la surveillance jouent un rôle majeur dans l'encadrement des migrants.

En l'absence de politiques en faveur de leur intégration, les migrants doivent solliciter l'aide des chefs locaux dans les procédures d'enregistrement résidentiel. Finalement, certaines associations sociales de masse mettent en place des mesures en faveur des migrants. Alors que certaines cellules locales de l'Union des femmes attribuent spontanément des repas gratuits aux migrants les plus précaires, les membres de la Jeunesse communiste organisent des cours du soir destinés aux enfants de dortoirs ouvriers⁵¹⁰.

Des travailleurs informels aux ouvriers de zones industrielles, les stratégies d'intégration des migrants se différencient en fonction de leur vulnérabilité socio-économique⁵¹¹. Dans cette partie, nous avons mis l'accent principalement sur la diversification des stratégies d'intégration en interaction avec les autres acteurs civils. Les migrants se trouvent à la frontière entre informalité et intégration aux systèmes locaux. Exclue des politiques locales, les migrants consolident leur rôle dans la société locale à l'aide de pratiques communautaires, de passe-droits et de relations informelles avec les chefs locaux. La figure du migrant dans les périphéries métropolitaines de la région de Hô Chi Minh Ville apparaît comme une mosaïque de sous-catégories sociales se fédérant dans divers contextes d'instabilité, de précarité et de discrimination. Parmi lesquels, on peut distinguer trois types : ouvriers du BTP, ouvriers employés dans les zones industrielles et travailleurs dans le secteur informel (**encadrés 6, 7 et 8**).

⁵¹⁰ Entretien du 4 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Minh 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong) ; Entretien du 5 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Thông Nhất 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong).

⁵¹¹ Entretien du 20 avril 2017 avec Monsieur T., enseignant-chercheur de la Faculté des études économiques de l'Université nationale de Hô Chi Minh Ville.

Encadré 6. Les ouvriers du BTP, entre les salaires modestes et les risques professionnels

Madame H., ouvrière du BTP travaillant dans un projet de construction de condominiums (district 2, Hô Chi Minh Ville)

Originaire du delta du Mékong, Madame H. a décidé de migrer à Hô Chi Minh Ville au début des années 2000. Son mari, dont la capacité de travail a été fortement diminuée à la suite d'un accident de la route, a dû renoncer à son métier d'ouvrier dans une zone industrielle. Après une reconversion difficile, il travaille actuellement comme chauffeur de moto-taxi, dont le revenu reste aussi modeste qu'irrégulier. Face à cette situation, madame H. a commencé à travailler en tant qu'ouvrière du BTP pour de petites entreprises de sous-traitance.

Madame H. doit non seulement subir des conditions de travail déplorables (temps de travail de plus de dix heures par jour, manque d'équipements de protection), mais aussi faire face à des dangers fatals. Selon son témoignage, les accidents sur le chantier sont fréquents. Dans certains cas d'accidents graves, les ouvriers perçoivent des indemnités d'une centaine de millions de dong (plus de 4 000 euros) contre leur silence. Sur le chantier, les chefs d'équipe mettent la pression sur les ouvriers en employant même des menaces verbales et en usant de la violence physique.



Les ouvriers du BTP dans le district 2 (Hô Chi Minh Ville)

Dans le cas de Madame H., aucun contrat de travail n'a été signé. Les entreprises de sous-traitance sont en effet en mesure de licencier leurs employés à tout moment. Lors de notre entretien, madame H. avait commencé son travail sur le chantier d'un condominium depuis une semaine après avoir été licenciée par une autre entreprise de sous-traitance en raison de sa santé. Avec son travail, Madame H. peut gagner environ sept millions de dong par mois (environ 250 euros), ce qui complète le revenu modeste de sa famille.

Les deux filles de Madame H. travaillent actuellement dans une zone industrielle du district 9. Pour Madame H. et ses filles, une reconversion professionnelle n'est guère envisageable en raison de leur niveau de qualification modeste. Un retour dans le delta du Mékong et une reconversion dans l'agriculture deviennent la seule issue encore possible pour Madame H. et sa famille.

Source : Entretien du 20 juillet 2016 avec Madame H., ouvrière du BTP (district 2, Hô Chi Minh Ville) ; TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Encadré 7. Les ouvriers de zones industrielles, vers une stabilité économique et professionnelle ?

Madame N., ouvrière de zone industrielle (district de Bân Cat, Binh Duong)

Madame N. représente l'un des rares cas de réussite chez les travailleurs migrants. Cette femme de 24 ans, originaire du delta du Mékong, s'est installée avec son mari dans un dortoir en périphérie de la ville nouvelle de My Phuoc. Elle est ouvrière dans une usine, alors que son mari travaille comme conducteur de camion pour une entreprise manufacturière.



1 Les ouvriers de la zone industrielle de Song Thân I
(Binh Duong)



2 Les ouvriers du textile à Binh Duong

Les jeunes mariés gagnent des salaires relativement décents, qui leur permettent d'améliorer leurs conditions de vie et de logement. Le couple parvient à se procurer des équipements modernes (smartphones, téléviseur) et une nouvelle moto valant 40 millions de dong (environ 1 500 euros).

Malgré cette stabilité économique, Madame N. est consciente des limites de son métier d'ouvrière. En laissant son enfant d'un an à la campagne avec ses grands-parents, le jeune couple ne manifeste aucune intention de rester à Binh Duong. L'objectif de Madame N. et de son mari est d'accumuler une somme de capitaux importante avant de retourner dans leur province d'origine de Đông Thap. Alors qu'aucun projet de reconversion professionnel n'est défini, le jeune couple considère que la campagne peut leur fournir des conditions de vie meilleures. En même temps qu'un coût de la vie moins cher, ils pourront y bénéficier des liens d'entraide familiaux.

Source : Entretien du 10 avril 2017 avec Madame N., ouvrière de zone industrielle (district de Bân Cat, province de Binh Duong) ; TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2018 (photo 1) ; « Binh Duong chú trọng đến đời sống công nhân và lao động » [la province de Binh Duong s'occupe des conditions de vie des ouvriers], *Binh Duong Mới Online*, 02/02/2018 (Photo 2).

Encadré 8. Les travailleurs informels, la figure des laissés-pour-compte dans la société périurbaine

Madame N., vendeuse ambulante de produits de consommation

(district 9, Hô Chi Minh Ville)



Les vendeurs ambulants occupant les trottoirs dans les quartiers à proximité des zones industrielles dans le district de Di An de la province de Binh Duong (photo 1) et dans le district de Thu Đức de Hô Chi Minh Ville (photo 2)

Installée dans un dortoir du district 12, au nord de Hô Chi Minh Ville, Madame N. réalise tous les jours un trajet de plus de 20 km en vélo. Cette femme originaire du Nord exerce son métier majoritairement dans les quartiers périurbains à forte présence ouvrière.

Madame N. gagne entre trois et quatre millions de dong par mois (entre 110 et 150 euros), ce qui ne lui permet guère de s'installer dans les districts périphériques plus proches. En partageant son studio avec d'autres travailleurs migrants, Madame N. parvient à faire des économies. La moitié de son revenu est envoyé à sa famille au nord du pays, dont une partie sert à payer les frais de scolarisation de ses enfants.

Consciente du caractère précaire et instable de ce métier, Madame N. n'envisage plus de faire venir ses enfants à Hô Chi Minh Ville. Dans le futur, elle a l'intention d'ouvrir un petit magasin dans une petite ville à proximité de son village d'origine. Pour cette femme, cela représente son seul plan de reconversion fiable, notamment dans le contexte où de développement de zones industrielles dans sa province d'origine reste timide.

Source : Entretien du 5 juin 2018 avec Madame N., vendeuse ambulante (district 9, Hô Chi Minh Ville) ; TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2018.

Malgré son rôle déterminant dans l'économie locale, la population reste en marge des processus décisionnels. L'emploi de nouvelles stratégies de négociations et de consensus avec les autorités, qui se traduisent dans certains cas par des pratiques informelles, est aujourd'hui l'une des meilleures solutions permettant à la population de s'impliquer dans la vie politique locale. En formant des alliances avec les entreprises, les autorités restent l'acteur principal de l'élaboration et de la mise en place de programmes de développement.

II. Les instances provinciales au cœur de la formulation des stratégies de développement

Dans le cadre de la décentralisation des ministères jusqu'aux échelons locaux, la province contribue principalement à la formulation des stratégies urbaines et économiques. D'une part, la décentralisation en cours permet aux provinces de renforcer leurs autonomies financière et gestionnaire. D'autre part, les départements techniques, qui relèvent des ministères, se retrouvent également sous la tutelle des comités populaires de province. La province, dont l'autonomie s'accroît au gré du poids de son économie, est capable de modifier certains schémas directeurs et programmes nationaux.

Premièrement, les comités populaires provinciaux définissent, par la voie de programmes socio-économiques, leurs propres visions de développement. L'orientation spatiale d'axes de développement est définie par les comités provinciaux, dans le but de renforcer leur autonomie tout en profitant des synergies régionales.

Deuxièmement, les départements techniques deviennent le bras droit des comités provinciaux dans la conception de politiques de développement. Soumis à la fois aux politiques nationales et aux volontés des provinces, la posture de ces instances reste particulièrement ambiguë et complexe. Cette complexité se traduit par des jeux d'acteurs visant à rééquilibrer les rapports de force entre l'échelon national et les provinces.

Dernièrement, l'émergence de certaines instances de recherche et de consultation devient une nouvelle source d'inspiration pour la conception de schémas directeurs et pour les projets urbano-industriels. Proche des comités populaires, ces instances contribuent non seulement à la conception de nouveaux modèles de développement mais aussi à la multiplication de pratiques de *lobbying*.

L'émergence des instances provinciales s'inscrit dans des politiques de décentralisation et de désengagement de l'État des secteurs publics. La mise en place des « politiques de *socialisation* » et l'engagement d'acteurs privés pour assurer les services

publics⁵¹² représentent les signes d'un renforcement de l'autonomie des provinces face à l'État central.

Nous nous intéresserons à certaines thématiques révélatrices du renforcement des instances provinciales dans le développement urbano-industriel du Vietnam. En premier lieu, le renforcement de l'autonomie gestionnaire devient une priorité des provinces dans un contexte d'effondrement du système public de subventions généralisées. La désintégration de l'économie étatisée au Vietnam provoque en conséquence des vagues de restructuration d'entreprises publiques.

Ces réformes cherchent à éliminer des milliers de petites entreprises publiques en constant déficit, tout en promouvant la compétitivité de certaines sociétés stratégiques⁵¹³. Les provinces puissantes comme Hô Chi Minh Ville parviennent à préserver leurs entreprises, ce qui conduit à une concentration des sociétés publiques puissantes dans les régions développées⁵¹⁴. Nous assistons également à un processus de standardisation du secteur public des provinces⁵¹⁵. Chaque province se dote désormais d'un appareil simplifié qui réunit un nombre limité d'entreprises spécialisées dans les services publics comme l'eau, l'électricité et la propreté.

Deuxièmement, les instances provinciales développent une série de nouvelles stratégies politiques et relationnelles pour répondre au désengagement de l'État central. Les provinces utilisent le système de planification hérité de l'ère socialiste comme outil de négociation avec l'État central⁵¹⁶. Les départements techniques négocient des modifications des schémas directeurs locaux avec les entreprises lors de l'approbation et de la réalisation des projets de zones industrielles et de zones urbaines nouvelles par ces dernières.

En parallèle de ces nouvelles pratiques de négociation, les pouvoirs publics élaborent plusieurs stratégies visant à alléger leurs dépenses dans les domaines des services et des

⁵¹² Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 15.

⁵¹³ Ishida, Akie, « Institutional Framework for Industrialization of Vietnam », in Đ. L. Vo et A. Ishida, dir., *Industrialization and Modernization in Vietnam toward 2000*, Tokyo, Publications of Institute of Developing Economies, 39, p. 175, 176, 177, 178 et 179.

⁵¹⁴ Ishizuka, Futaba, *Economic Restructuring and Regional Distribution of Enterprises in Vietnam*, Bangkok, Ide-Jetro, coll. « Ide-Jetro Discussion Papers », 293, 2011, p. 8, 9, 10 et 11.

⁵¹⁵ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 29, 30, 31, 32 et 33 ; Ishizuka, Futaba, *Vietnamese Local State-Owned Enterprises (SOEs) at the Crossroads: Implications of SOE Restructuring at the Local Level*, Tokyo, Institute of Developing Economies, coll. « IDE Discussion Papers », 193, 2009, p. 17 et 18.

⁵¹⁶ Huynh, The Du, « The Misuse of Urban Planning in Ho Chi Minh City », Londres, *Habitat International*, 2015, 48, p. 13.

infrastructures. Certaines provinces prospères procèdent à une privatisation partielle de leurs services publics en laissant une marge de liberté à leurs entreprises publiques⁵¹⁷. Ce processus conduit en conséquence à des hausses de tarifs des services de base (eau, électricité, soins de santé, éducation) et à l'entrée en force des acteurs privés dans ce domaine.

Dans le domaine des infrastructures, on peut observer une multiplication de nouvelles formes de financement qui permettent aux provinces de mobiliser des sources privées d'investissement⁵¹⁸. L'État central accorde une priorité aux partenariats public-privé avec la multiplication de projets de type BOT (build-operate-transfer), BTO (build-transfer-operate) et BT (build-transfer) dans la construction des infrastructures techniques⁵¹⁹. La première ligne de métro de Hô Chi Minh Ville est par exemple construite grâce à des prêts étrangers. Quant à la province voisine de Binh Duong, le partenariat entre le Comité populaire et la société publique Becamex est le moteur principal de la modernisation de ses infrastructures.

Dans le domaine du développement urbain, les provinces deviennent l'un des acteurs majeurs dans la réalisation de projets de promotion foncière⁵²⁰. Les provinces prennent en charge non seulement l'élaboration des cadres juridiques pour les projets immobiliers mais aussi les opérations d'indemnisation et de récupération foncière.

La montée en puissance des provinces au Vietnam est d'abord une conséquence de la libéralisation économique initiée à partir des années 1990. En mettant en avant le développement économique, l'État central attribue différents domaines d'allocation et de valorisation de ressources locales aux provinces contre un certain pourcentage de leur revenu annuel.

⁵¹⁷ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 15.

⁵¹⁸ Nguyen, Laurence, « Le renouveau des projets urbains au Vietnam : exemple de réalisation à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 257-278.

⁵¹⁹ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 39, 40, 41 et 42 ; Lê, Ngoc Hoan, « Développement des infrastructures de transports et de communications. Projets prioritaires », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 907-911

⁵²⁰ Mellac, Marie, Fortunel, Frédéric, Dac Dan, Tran, *La réforme foncière au Vietnam : analyse des jeux d'acteurs et du processus de transformation des institutions aux échelons central et provincial*, Paris, Comité technique « Foncier et développement », 2010, p. 59, 60 et 61 ; Nguyen Leroy, Marie Lan, « Le pacte entre pouvoir central et autorités locales », in M. L. Nguyen Leroy, dir., *Les enjeux de la nouvelle réforme foncière au Vietnam*, Bangkok, Irasec, p. 57-68.

Deuxièmement, les particularités du système politique du Parti communiste du Vietnam permettent aux provinces de renforcer leur autonomie décisionnelle. L'échelon provincial devient incontournable pour les politiciens qui veulent accéder à des postes de responsabilité de niveau national⁵²¹. D'une part, les provinces cherchent à renforcer leur pouvoir au sein de l'État central, en sécurisant des places à l'Assemblée nationale pour leurs dirigeants lors des élections. D'autre part, les députés et les membres du gouvernement, dont l'ascension dépend de leurs provinces d'origine, cherchent à promouvoir des politiques de décentralisation économique et politique au profit des échelons locaux⁵²². Les politiciens, en cherchant à promouvoir les intérêts de leurs provinces au sein de l'État-Parti, ont dans certains cas réussi à négocier et à modifier les lignes des politiques nationales⁵²³.

Dans le contexte d'intégration internationale de l'économie nationale, l'expertise étrangère et la circulation transnationale de modèles de développement sont une nouvelle source d'inspiration⁵²⁴ pour le développement urbain au Vietnam. Dans le cadre des coopérations internationales, les pouvoirs provinciaux cherchent non seulement à diversifier leurs partenaires, mais aussi à construire de nouveaux modèles de développement capable de répondre aux exigences locales⁵²⁵.

1. Les provinces au cœur de l'élaboration de nouvelles stratégies de développement

En se basant sur les politiques nationales, les provinces développent des orientations spécifiques dans leurs programmes de développement socio-économique et dans leurs schémas directeurs. Ces documents constituent le cadre global pour l'élaboration de multiples programmes sectoriels.

L'élaboration de programmes de développement par les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville traduit en effet l'émergence de nouvelles dynamiques concurrentielles. Le Comité populaire de Hô Chi Minh Ville cherche à renforcer sa position de pôle de

⁵²¹ Nguyen Leroy, Marie Lan, « Le pacte entre pouvoir central et autorités locales », in M. L. Nguyen Leroy, dir., *Les enjeux de la nouvelle réforme foncière au Vietnam*, Bangkok, Irasec, p. 61.

⁵²² Nguyen Leroy, Marie Lan, « Le pacte entre pouvoir central et autorités locales », in M. L. Nguyen Leroy, dir., *Les enjeux de la nouvelle réforme foncière au Vietnam*, Bangkok, Irasec, p. 61.

⁵²³ Kleinen, John, « La comédie de l'État-Parti. Le Viêt Nam depuis la réunification », Paris, *Raisons politiques*, 2001, 3, p. 37-54.

⁵²⁴ Shatkin, Gavin, « The City and the Bottom Line: Urban Megaprojects and the Privatization of Planning in Southeast Asia », Californie, *Environment and Planning A*, 2008, 40, p. 383-401 ; Guillot, Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », *Géocarrefour*, 2005, 3, p. 171-181 ; Baye, Eric, Cusset Jean-Michel et Nguyen, Thiên Phu, « Relations between International Consultants and the Local Engineering Force in urban Infrastructures », in P. Gubry, F. Castiglioni, J-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *The Vietnamese City in Transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 239-270.

⁵²⁵ Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

croissance majeur, tout en s'appuyant sur des liens de complémentarité avec ses voisins⁵²⁶. La délocalisation de ses nombreux ports et la construction de nouveaux axes routiers en direction de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau témoignent de cette orientation. À partir des années 2000, Hồ Chi Minh Ville procède à la délocalisation de plusieurs ports situés dans ses districts de centre-ville. En parallèle, les sociétés portuaires de Hồ Chi Minh Ville ont acquis de nouveaux terrains à Ba Ria Vung Tau, notamment dans le secteur de Thi Vai-Cai Mep. Au gré de la transformation des ports de la ville-province en projets immobiliers, les ports de Cai Mep-Thi Vai émergent en tant que premier complexe portuaire de cette région urbaine. En renforçant l'interconnectivité avec Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, Hồ Chi Minh Ville s'appuie également sur de nouveaux axes routiers comme l'autoroute CT01 (Hồ Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây) et sur la construction de nombreux ponts reliant Nhon Trach (Đông Nai) à Hồ Chi Minh Ville dans le futur.

Le développement urbain de la métropole de Hồ Chi Minh Ville s'oriente principalement vers les territoires de l'est et du sud⁵²⁷. En renforçant les liens avec Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, le Comité populaire tend à faire concurrence à Binh Duong, qui ne s'associe à aucun axe de développement urbain défini par le schéma directeur de Hồ Chi Minh Ville⁵²⁸.

Quant à la province de Binh Duong, la concurrence avec Hồ Chi Minh Ville se traduit de manière plus subtile dans ses programmes de développement socio-économique et urbain. La politique d'industrialisation de Binh Duong consiste à favoriser à la fois l'investissement étranger, les industries légères et les secteurs à valeur ajoutée importante⁵²⁹ face au développement des provinces voisines. Selon le schéma directeur de Binh Duong, les districts du centre et du nord constituent un nouvel axe d'urbanisation, qui permet de relier les pôles de croissance de la province à son voisin Binh Phuoc et à la frontière

⁵²⁶ Programme 1309/KH-UBND/2014, Programme du Comité populaire de Hồ Chi Minh Ville sur la stratégie de développement socio-économique de Hồ Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025.

⁵²⁷ Département de la Construction de Hồ Chi Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hồ Chi Minh Ville jusqu'en 2025], Hồ Chi Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, p. 73 et 74.

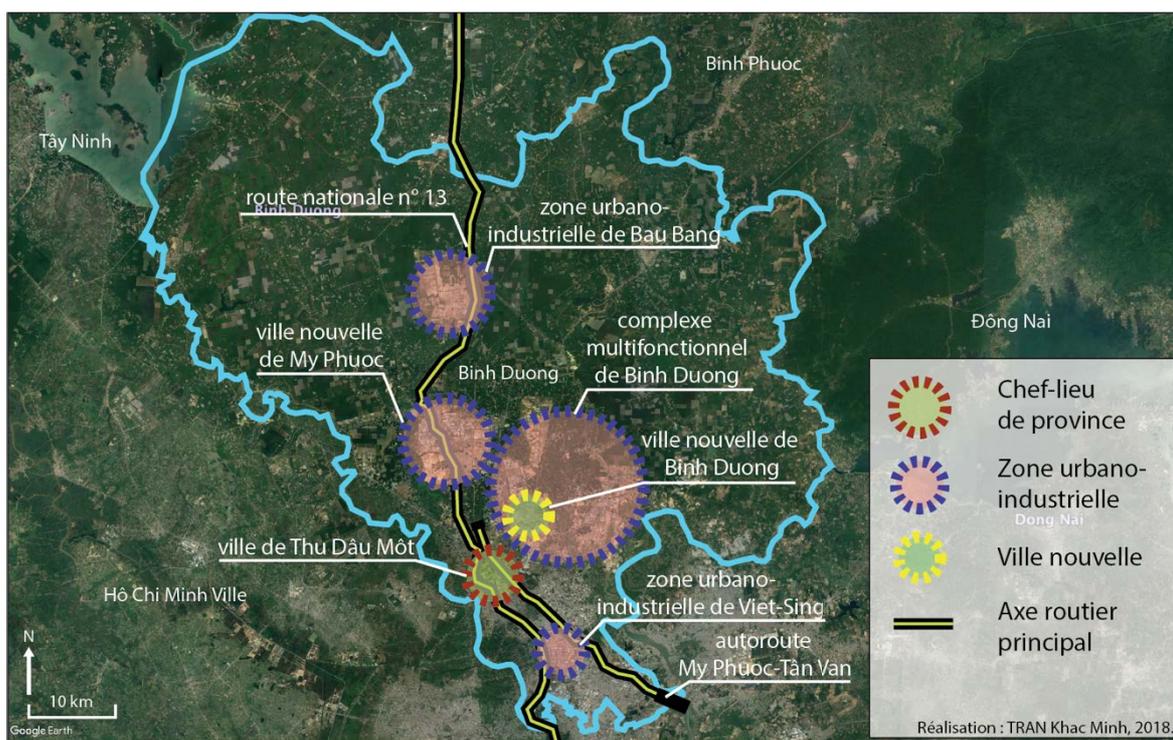
⁵²⁸ Le schéma directeur de Hồ Chi Minh Ville a défini l'est et le sud comme deux directions principales du développement urbain de la métropole. Les directions ouest, sud-ouest et nord-ouest font partie des axes de développement secondaire. La province de Binh Duong, situé au nord-est de Hồ Chi Minh Ville, ne sera prise en compte dans aucun axe de développement.

⁵²⁹ Alors que le sud de Binh Duong héberge principalement des industries légères à utilisation de main-d'œuvre peu qualifiée, les nouvelles zones industrielles des districts du centre voient l'implantation de nouveaux secteurs. On peut observer la construction d'usines spécialisées en électronique, en plasturgie, en biens métalliques. La création de la zone tertiaire et de nouvelles technologies MapleTree dans la ville nouvelle de Binh Duong témoigne également de cette orientation sectorielle.

cambodgienne⁵³⁰. L'agglomération de Binh Duong, centrée autour de Thu Dầu Môt et autour des villes nouvelles de Binh Duong et de My Phuoc, tend à échapper à l'influence de Hô Chi Minh Ville.

Dans le domaine du développement d'infrastructures, Binh Duong a procédé, à partir des années 2000, à un processus de modernisation et de densification de ses réseaux routiers. En l'absence de ports, la modernisation des routes préexistantes devient la seule solution permettant d'améliorer l'interconnectivité avec les provinces voisines. En parallèle du projet emblématique du « Boulevard de Binh Duong »⁵³¹, l'autoroute Tan Van-My Phuoc constitue un nouvel axe alternatif, permettant une liaison rapide entre les pôles urbano-industriels de Binh Duong et la ville de Biên Hoa de la province de Đông Nai (carte 21 et encadré 9).

Carte 21. Les pôles urbano-industriels de la province de Binh Duong



Source : Google Earth, 2018.

⁵³⁰ Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, p. 250.

⁵³¹ Les segments modernisés et élargis de la route nationale n° 13 situés sur le territoire de Binh Duong sont rebaptisés « boulevard de Binh Duong » à la fin des années 2000. Réalisé par Becamex, il s'agit d'un des projets phares permettant d'améliorer la circulation entre Binh Duong et ses provinces voisines. La modernisation partielle des segments de cette route par Hô Chi Minh Ville contribue à amoindrir l'efficacité des efforts réalisés par Binh Duong.

Encadré 9. La formulation des stratégies par les provinces et ses effets sur le développement de la région de Hô Chi Minh Ville : l'exemple de Binh Duong

Les dynamiques de développement de Binh Duong s'appuient sur deux éléments principaux : « zones urbano-industrielles » et la modernisation des axes routiers. Tous les projets de complexes urbano-industriels sont reliés soit par la route nationale n° 13, soit par l'autoroute My Phuoc-Tân Van ce qui forme un axe nord-sud de développement. Selon Monsieur N., ancien directeur de l'Institut de planification urbaine de Binh Duong, le volontarisme du Comité populaire de Binh Duong est le facteur décisif du processus d'émergence contemporaine de Binh Duong. Le succès de l'industrialisation de Binh Duong est essentiellement lié à la généralisation du modèle dit de « zone urbano-industrielle » par la société Becamex, le bras droit du Comité populaire. Le développement de zones urbaines nouvelles en périphérie des complexes industriels permet à la fois de limiter l'urbanisation spontanée et de créer de nouveaux liens de complémentarité entre les territoires.

À l'initiative de la zone urbano-industrielle Viet-Sing, les projets de la ville nouvelle de My Phuoc (district de Bêñ Cat) et du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong (ville de Thu Dâu Môt) appliquent ce concept à l'échelle d'un district. Dans le domaine du développement urbain, les politiques sont segmentées en deux branches distinctes : réhabilitation-patrimonialisation dans les pôles urbains préexistants et promotion immobilière dans les périphéries émergentes.



Un segment de dix voies du « Boulevard de Binh Duong »



Un des derniers segments en construction de l'autoroute My Phuoc-Tân Van en direction de Biên Hoa (Đông Nai)

Dans ce contexte, la dépendance de Binh Duong envers Hô Chi Minh Ville est remise en cause. D'après Monsieur N., deux questionnements se trouvent au centre de ce débat. Premièrement, le développement industriel et des activités logistiques selon le modèle de Hô Chi Minh Ville restent-ils pertinents pour Binh Duong ? Selon Monsieur N. et plusieurs cadres supérieurs de Becamex, Binh Duong est capable de développer des secteurs des nouvelles technologies et le tertiaire supérieur. Deuxièmement, la planification du réseau routier provincial doit-elle encore dépendre de l'aval de Hô Chi Minh Ville ? Comme les segments de la route n° 13 de Hô Chi Minh Ville sont aujourd'hui saturés et dégradés, la ville-province ne cherche plus à mettre en liaison sa première ligne de métro aux axes routiers principaux de Binh Duong. La création de nouveaux axes routiers alternatifs, comme celui de My Phuoc-Tân Van, permet à Binh Duong de renforcer son autonomie face à Hô Chi Minh Ville. D'une position de province satellite, Binh Duong est aujourd'hui passé à un pôle de croissance, capable d'entrer en concurrence avec Hô Chi Minh Ville.

Source : Entretien du 15 juin 2017 avec Monsieur M., ancien directeur de l'Institut de planification de Binh Duong ; Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex ; TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Quant aux provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau, l'influence de Hô Chi Minh Ville semble déterminante dans l'élaboration de leurs programmes de développement. La volonté d'améliorer l'interconnexion entre Hô Chi Minh Ville, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau — qui possède plusieurs complexes portuaires — se traduit par le développement d'un corridor urbano-industriel, longeant les routes n° 1 et n° 51. Hô Chi Minh Ville a par ailleurs commencé à délocaliser ses ports fluviaux dès les années 2000 vers les districts méridionaux et vers Ba Ria Vung Tau.

Malgré ces dynamiques d'interdépendance, on peut observer les premiers signes d'une concurrence entre Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines. En parallèle de l'élargissement de son secteur pétrolier, la modernisation des filières touristiques de Ba Ria Vung Tau pourra amorcer une concurrence directe avec Hô Chi Minh Ville. Entre les plages de Vung Tau, les mangroves de Cơn Gio et les gratte-ciel de Hô Chi Minh Ville, des pôles touristiques en concurrence émergent. Quant à Đông Nai, le Comité populaire porte une attention croissante au projet du futur aéroport international de Long Thanh. Comme le Comité populaire de Đông Nai le considère comme un projet phare permettant de stimuler l'économie provinciale⁵³², les premiers signes de conflits d'intérêts avec Hô Chi Minh Ville apparaissent. Le débat en cours pour la modernisation de l'aéroport de Tân Sơn Nhất (Hô Chi Minh Ville) ou la construction coûteuse de celui de Long Thanh (Đông Nai) peut cacher les intentions de provinces soucieuses de préserver leurs intérêts.

Encore contraintes par les politiques nationales qui prônent la coopération interprovinciale, les provinces n'ont jamais ouvertement révélé leurs intentions concurrentielles avec leurs voisins. Au-delà des programmes et des discours officiels, pour la plupart déconnectés de la réalité du développement, les comités populaires ont commencé à créer des mégaprojets dans l'objectif de renforcer leurs poids économiques. Inspirés par les dirigeants, les départements techniques, les bureaux d'études et les organismes académiques deviennent le bras droit des comités populaires dans la réalisation de nouvelles politiques de développement.

⁵³² Décision 734/QĐ-TTg/2015, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique révisé de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2025.

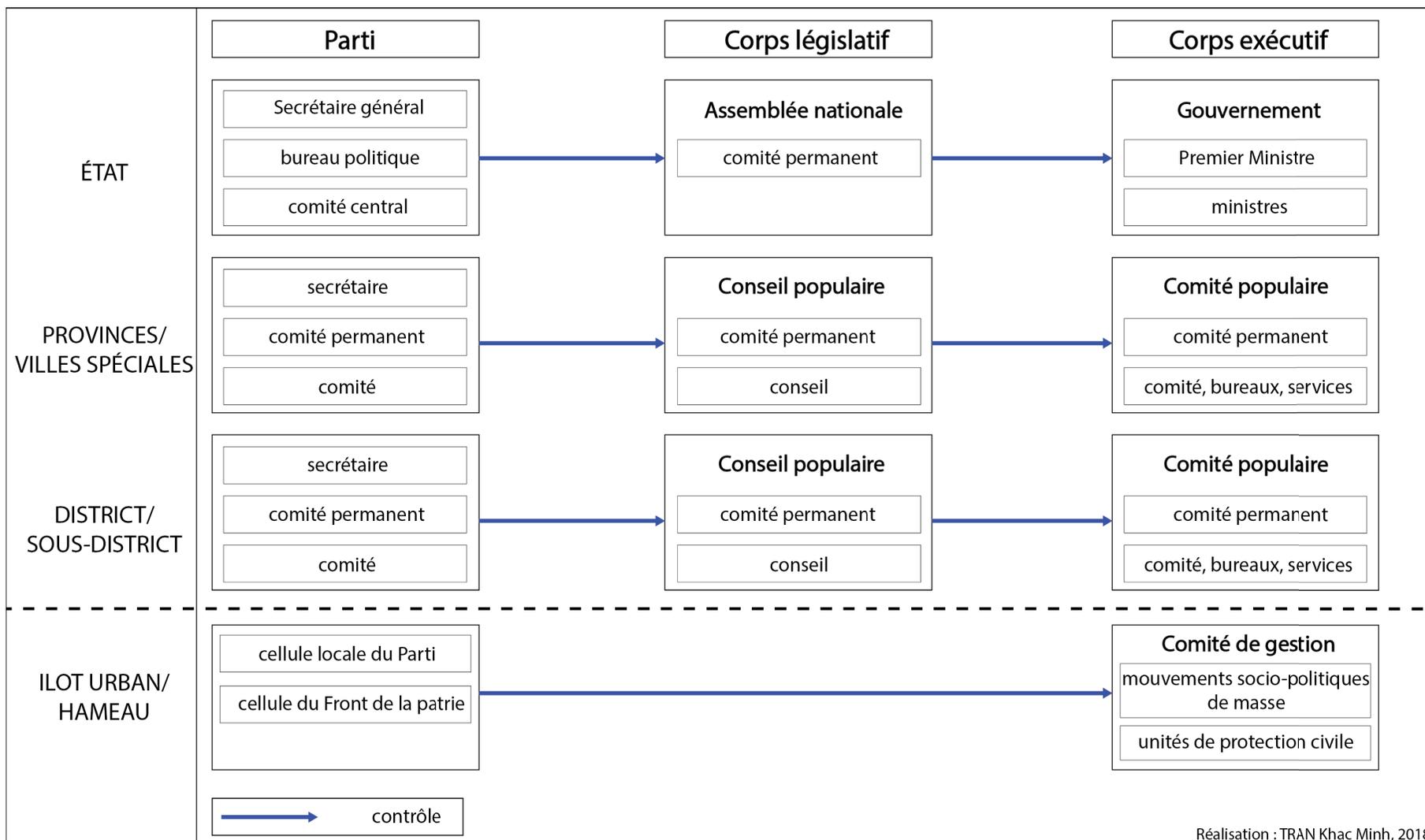
2. Les départements techniques au cœur des partenariats public-privé de développement

Au Vietnam, les structures de gouvernance à différents échelons s'appuient sur un système de dualisme politique. Les organes exécutifs dépendent à la fois du corps législatif et du Parti (**illustration 54**). À l'échelon des provinces, les membres des comités populaires sont élus par les conseils populaires, qui sont dotés de pouvoirs législatifs. Les corps législatif et exécutif restent enfin sous la tutelle d'une cellule locale du Parti.

Les départements techniques et leurs services associés jouent un rôle déterminant dans la réalisation de projets immobiliers et de zones industrielles, dès leur conception. Ces organismes contribuent à maintenir un équilibre entre les pouvoirs publics et les acteurs économiques privés. Dépendants à la fois des ministères et des comités populaires de provinces, ces départements fonctionnent selon le système de centralisme démocratique mis en place par l'État-Parti. Dans cette partie, nous nous intéresserons principalement à deux départements techniques : les comités de gestion des zones industrielles et les départements de la construction.

Les projets de zones industrielles dépendent à la fois de l'aval des provinces et de celui d'un comité de gestion spécifique. Chaque province dispose d'un comité de gestion des zones industrielles. Ces organismes examinent les schémas directeurs, les programmes d'investissement des zones industrielles, ainsi que leur compatibilité avec l'orientation spatiale et sectorielle de la stratégie d'industrialisation des provinces d'accueil.

Illustration 54. Le système dualiste de l'État-Parti vietnamien



Réalisation : TRAN KHAC MINH, 2018.

**Monsieur T., fonctionnaire du comité de gestion des zones industrielles de
Hô Chi Minh Ville (Hepza), le 5 mai 2017**

« Nous travaillons dans deux domaines principaux : la promotion de l'immobilier industriel et l'investissement dans les zones industrielles. Alors que le nombre et la répartition des zones industrielles de la ville-province sont définis par le Comité populaire, nous aidons les promoteurs à établir des cadres juridiques conformes à la loi foncière et à celle de l'investissement. [...] Nous examinons également les projets d'investissement dans les zones industrielles afin d'assurer leur compatibilité avec les grandes orientations sectorielles de l'industrialisation de Hô Chi Minh Ville. [...] Nous ne disposons d'aucun pouvoir sur la formulation des stratégies d'industrialisation ni sur les conditions d'embauche et de rémunération des ouvriers. D'ailleurs, l'inspection des projets d'investissements, qui était avant prise en charge par le HEPZA, est actuellement assurée par le département des Ressources naturelles et de l'environnement de la ville. »

Cet extrait témoigne des limites fondamentales des comités de gestion des zones industrielles. Ces départements techniques jouent le rôle de pont de communication entre les provinces et les investisseurs. Dans le domaine de la gestion des ouvriers, alors que la formulation des stratégies de développement relève du département de la Planification et de l'investissement de Hô Chi Minh Ville, les modalités d'embauche et le salaire des ouvriers des zones industrielles sont définies par l'État central. Largement inférieur aux salaires réels, le salaire minimal fixé par l'État ne joue aucun rôle dans la protection des ouvriers. Un ouvrier de zone industrielle gagne dans la plupart des cas entre sept et dix millions de dong par mois (entre 260 et 370 euros), alors que le salaire minimal fixé par l'État en 2018 est de seulement quatre millions de dong (environ 150 euros).

Le suivi des projets de développement de zones industrielles est également limité. Selon Monsieur T., une zone industrielle doit être construite au minimum à 3,5 km de la zone résidentielle la plus proche dans le but de limiter les risques de pollution. En réalité, les secteurs limitrophes des zones industrielles de la ville-province sont particulièrement urbanisés et denses. Ce phénomène est révélateur d'une absence de moyens de contrôle sur les constructions par la population dans les secteurs limitrophes des zones industrielles. Les provinces développées comme Binh Duong et Hô Chi Minh Ville cherchent-elles à ignorer ces normes dans le but de favoriser les investissements ? Aucun entretien avec les autorités provinciales n'a fourni de réponses.

Les départements de la construction représentent le deuxième type d'organisme public jouant un rôle fondamental dans l'implantation de projets d'investissement. Chaque province dispose d'un département de la construction. Les services de gestion urbaine locaux

restent sous la tutelle de comités populaires de district et de départements de la construction de province (**illustration 55**). À titre exceptionnel, Hô Chi Minh Ville dispose d'un département chargé de la planification urbaine et de l'architecture.

**Monsieur N., fonctionnaire du
Département de la Construction de la ville de Thu Dầu Môt,
le 6 juin 2017**

« Au nom de la décentralisation, la province délègue aux districts de plus en plus de tâches, de programmes d'action et d'objectifs socio-politiques, sans nous attribuer de compétences financières et décisionnelles adéquates. [...] Face à l'insuffisance des financements, la ville de Thu Dầu Môt doit recourir à des fonds participatifs comme la *socialisation* et les partenariats public-privé. »

Dans le contexte d'une décentralisation partielle, la généralisation des modes de développement privatisés devient, selon monsieur N., la tendance majeure dans le développement urbain. Les départements de la construction et ceux de la planification urbaine et de l'architecture doivent élaborer un nouvel arsenal de méthodes permettant de faciliter l'implantation de projets privés. La planification centralisée, jugée obsolète par de nombreux professionnels de l'urbanisme⁵³³, doit désormais privilégier l'aspect économique du développement urbain au détriment de l'articulation territoriale.

La planification joue un rôle de levier politique qui permet aux pouvoirs locaux d'acquérir de nouvelles sources de financement. Inspirés par ces nouveaux objectifs, les départements techniques procèdent à l'élaboration de nouveaux mécanismes de promotion immobilière, auxquels sont adjointes de multiples pratiques informelles et de passe-droit. La généralisation des négociations informelles avec les autorités, qui transgressent les schémas directeurs, devient une condition qui garantit le succès des projets de développement privés. Les pratiques informelles, délibérément autorisées par les départements techniques, deviennent le moteur principal des partenariats public-privé de développement (**encadré 10**).

⁵³³ Huynh, The Du, « The Misuse of Urban Planning in Ho Chi Minh City », Londres, *Habitat International*, 2015, 48, p. 11-19 ; Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville ; Entretien du 20 juillet 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire au département de la Planification urbaine et de l'architecture de Hô Chi Minh Ville ; Entretien du 29 mai 2017 avec Monsieur N., enseignant-chercheur à l'Université des économies de Hô Chi Minh Ville.

Encadré 10. Les pratiques informelles au centre de nouveaux mécanismes de développement urbain

Le mécanisme de planification urbaine au Vietnam est caractérisé par la lourdeur des démarches administratives. L'approbation d'un projet urbain doit par exemple prendre en compte une diversité de documents officiels : les schémas de province, les plans 1/5 000 et 1/2 000, les cadastres et les plans d'architecture et d'usage du foncier.

Un projet de développement immobilier doit se soumettre à quatre étapes d'approbation :

3. L'approbation du schéma directeur du projet par le département de la construction de la province ;
4. L'approbation du projet par le service de gestion urbaine du district ;
5. L'approbation des modalités d'investissement du projet par le district ;
6. L'indemnisation et l'acquisition de terrains grâce à la remise d'un permis de construire.

Dans le but d'accélérer l'approbation finale d'un projet, les investisseurs et les départements techniques doivent recourir à l'usage de multiples pratiques informelles. Dans les deux premières étapes, le promoteur entame des négociations avec les départements techniques et avec les comités populaires du district et du sous-district. À ce stade, le promoteur peut utiliser ses relations au sein des comités populaires et des départements techniques pour accélérer les procédures d'approbation. Dans certains cas, le recours à des pratiques illégales comme les pots-de-vin peut être envisagé par le promoteur.

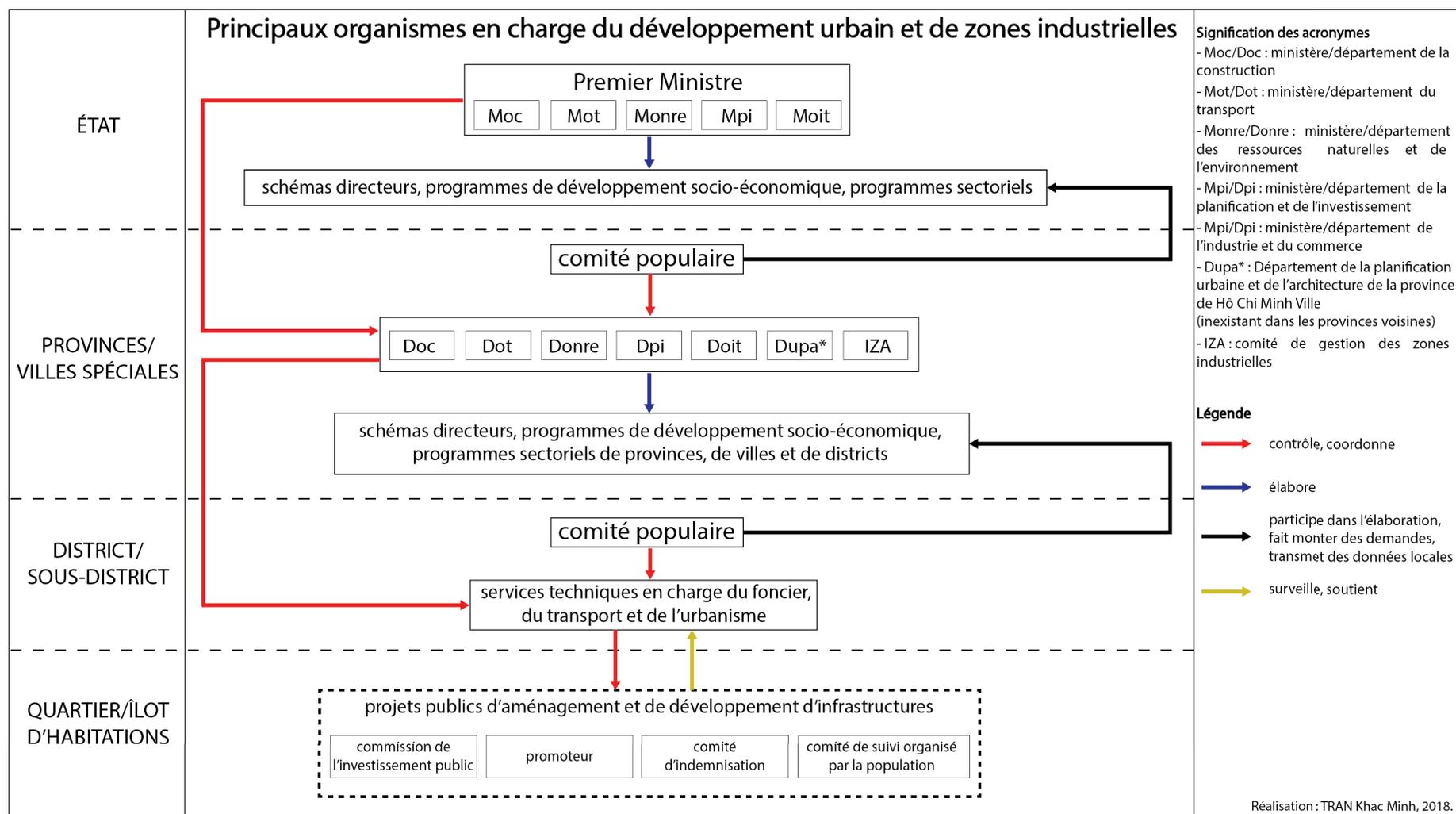
Dans l'étape suivante, le service de gestion urbaine du district et le promoteur procèdent à des négociations dans le but de rendre le projet compatible avec le schéma directeur local. Le schéma directeur peut être délibérément modifié par le district en faveur de l'investisseur. Un condominium de plus de 30 étages peut être par exemple construit dans un secteur d'habitations à faible hauteur. Ensuite, les services techniques procèdent à des modifications (capacité d'accueil, hauteur autorisée du bâti) des secteurs voisins pour rééquilibrer le schéma directeur.

À partir de la troisième étape, des négociations informelles sont engagées pour trouver un consensus sur les modalités d'investissement. Le promoteur immobilier peut solliciter l'aide du district dans le processus d'indemnisation et d'acquisition de terrains, contre la promesse de construire des infrastructures techniques. Grâce à l'intermédiaire des sous-districts, les risques de conflit d'intérêts peuvent être réduits et l'acquisition de terrains s'accélère considérablement. En contrepartie, le district peut par exemple demander au promoteur de prendre en charge l'élargissement des portions de route reliant le projet en construction aux axes principaux. L'installation du réseau d'égout et d'électricité fait également l'objet de ces accords informels.

Une bonne relation avec l'autorité locale peut permettre aux promoteurs de créer de nouveaux projets. Les consensus et les échanges peuvent en effet être renouvelés. La symbiose public-privé, s'appuyant sur des pratiques informelles, permet aux autorités locales d'acquérir de nouvelles sources de financement et d'obtenir la construction d'infrastructures à titre gratuit.

Source : Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville ; Entretien du 20 juillet 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire au département de la Planification urbaine et de l'architecture de Hô Chi Minh Ville.

Illustration 55. Les différents échelons décisionnels en charge du développement urbain et industriel au Vietnam

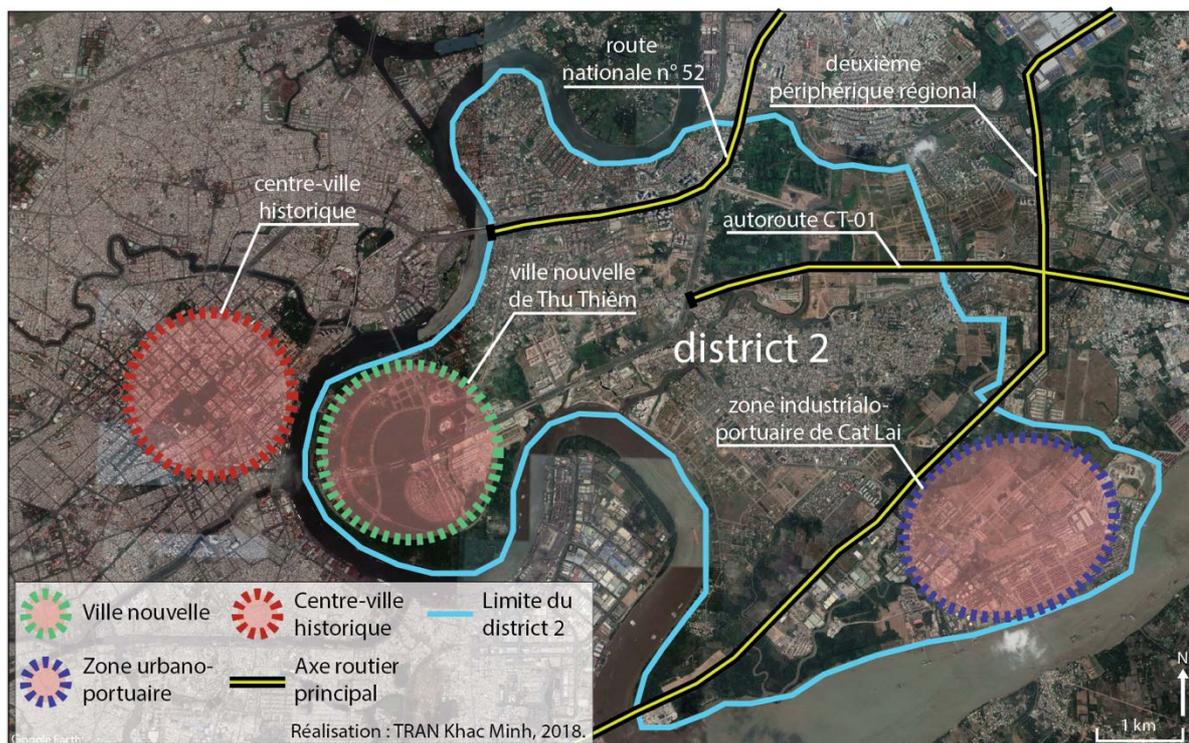


Source : Paddi, *Sécurité routière : enjeux, politique publique et aménagements. Concepts et pratiques*, Hô Chi Minh Ville, Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines (Paddi), 2011, 21 p ; Gibert, Marie, *Le réseau de ruelles de Hô Chi Minh Ville au défi de la modernisation. Projets locaux, enjeux métropolitains*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll « Paddi Working Papers », 3, 2013, p. 14.

Le district 2 de Hô Chi Minh Ville représente l'un des cas emblématiques illustrant la montée en puissance de l'alliance public-privé dans le développement urbain. Les autorités locales élaborent de nouvelles stratégies dans l'objectif d'encourager les promoteurs immobiliers. Ce territoire, situé à cheval entre le centre-ville et les districts périphériques de l'est de Hô Chi Minh Ville, dispose de tous les potentiels géographiques et socio-démographiques nécessaires au développement de projets immobiliers.

Premièrement, sa localisation est stratégique (**carte 22**). Le district 2 se trouve au carrefour entre Hô Chi Minh Ville, les districts industriels de Binh Duong, situés au nord, et ceux de Đông Nai, situés à l'est. Le territoire voit pour cette raison l'implantation de nombreux axes importants de communication comme l'autoroute CT01 (Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây), le deuxième périphérique régional et la route n° 52 reliant la ville-province à Biên Hoa (Đông Nai).

Carte 22. L'organisation du territoire du district 2



Source : Google Earth, 2018.

Deuxièmement, le district 2 dispose de ressources foncières abondantes, notamment dans sa partie méridionale. La péninsule de Thu Thiêm voit se développer une nouvelle zone urbaine de grande taille, surnommée « le Pudong de Saigon ». Face à cette occasion, le

Comité populaire du district et ses départements techniques mettent en avant la création d'un environnement propice pour les investisseurs.

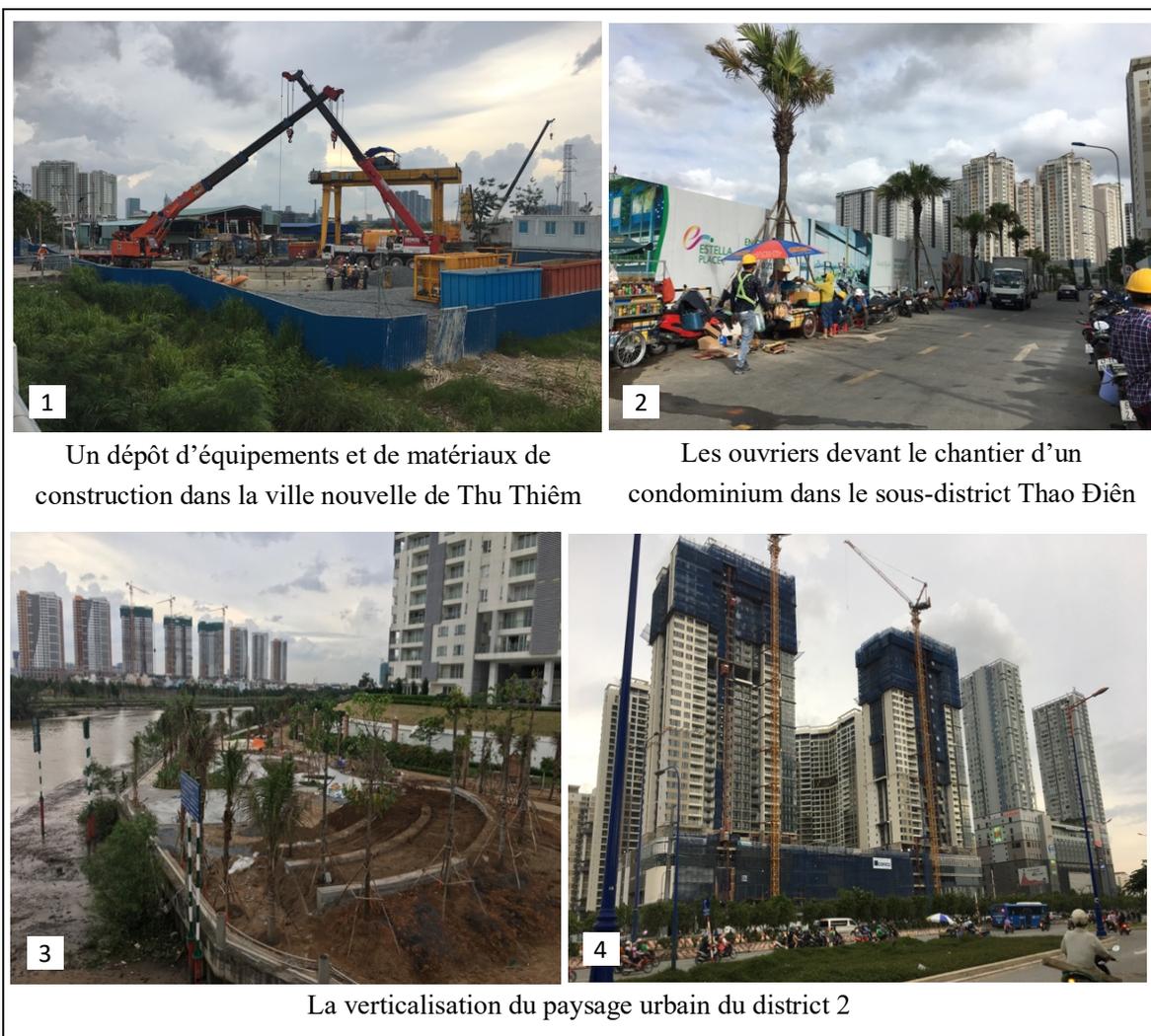
Depuis la fin des années 2000, la stratégie d'urbanisation du district 2 est de plus en plus déconnectée de l'industrialisation. Possédant deux zones industrielles et le port de Cat Lai, l'industrialisation ne semble pourtant pas une priorité de développement du district 2. Le Comité populaire doit faire face à des problèmes d'embouteillage et de dégradation des routes causés par la circulation de poids lourds en direction de Cat Lai. La transformation des espaces limitrophe de la zone industrialo-portuaire de Cat Lai en nouvelles zones urbaines a permis au district 2 de limiter l'expansion des activités industrielles et l'urbanisation spontanée.

Dans le domaine de l'élaboration de stratégies de développement, le district 2 cherche à intégrer des nouvelles orientations spatiales dans son schéma directeur. Le département de la Planification urbaine et de l'architecture de la ville-province ne joue qu'un rôle consultatif dans l'élaboration de ce document. Comme Binh Duong, le district 2 construit sa stratégie d'urbanisation selon deux branches distinctes. Pour les secteurs préexistants, le district met en place des opérations de réhabilitation et de modernisation d'infrastructures. Il encourage également les promoteurs à racheter les terrains des habitants pour créer des zones urbaines nouvelles dans ces secteurs.

Pour les zones destinées à l'urbanisme de projet, le district cherche à promouvoir deux types d'habitats principaux. Les condominiums représentent un type d'habitats de grande hauteur et de densité élevée (**illustration 56**). Dans les zones d'habitats de faible hauteur, de 20 à 30 % des surfaces constructibles sont destinées à des terrains de plus de 200 m², et le reste à des terrains de 100 à 200 m². Cette mesure permet de favoriser le développement des logements de standing comme les maisons-compartiments modernisées et les villas.

La planification urbaine obsolète contribue cependant à créer de nouveaux enjeux pour le secteur immobilier du district. Alors que le district ne compte pas plus de 150 000 habitants, la ville-province lui a attribué, dans son schéma directeur, un zonage et des infrastructures destinés à 600 000 habitants. Le district doit en effet favoriser le développement de projets immobiliers dans le but de « remplir » son territoire. Il existe néanmoins des limites structurelles et conjoncturelles. La modification artificielle du schéma directeur local provoque des problèmes de congestion urbaine alors que plusieurs zones urbaines nouvelles ne parviennent pas à attirer de nouveaux habitants.

Illustration 56. Le district 2, un grand chantier du renouvellement urbain de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Le service de gestion urbaine du district 2 devient aujourd'hui un collaborateur des promoteurs immobiliers. Grâce à ses méthodes de « modification » du schéma directeur, ce service technique contribue à accélérer la construction de nombreuses zones urbaines nouvelles. En contrepartie, les investisseurs rapportent de nouvelles sources de revenus au district et construisent à titre gratuit des infrastructures techniques. Pour certains fonctionnaires du service de gestion urbaine du district 2, les relations qualifiées de *lobbying*, dans le cadre des accords gagnant-gagnant avec les promoteurs, représentent un nouveau mécanisme de gestion de projet⁵³⁴. Malgré son caractère informel et officieux, ce mécanisme reste une condition déterminante garantissant les intérêts du district et des investisseurs.

⁵³⁴ Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville ; Entretien du 20 juillet 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire au département de la Planification urbaine et de l'architecture de Hô Chi Minh Ville.

3. Le rôle des consultants et du monde académique local le renouvellement des stratégies de développement urbano-industriel

L'intégration dans les circuits mondiaux conduit à l'introduction de nouveaux concepts de développement au Vietnam. Appropriés par le monde académique vietnamien, ces nouveaux concepts sont une nouvelle source d'inspiration pour les pouvoirs locaux. L'application de divers concepts de développement dans les projets urbano-industriels permet aux provinces de renforcer ses atouts.

Les consultants internationaux jouent un rôle fondamental dans la diffusion de nouveaux concepts de développement. Associés aux investisseurs, les consultants nationaux et internationaux contribuent directement à l'élaboration de concepts inspirant de multiples mégaprojets urbains et d'infrastructures de la région de Hô Chi Minh Ville.

La construction du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville est financée principalement par le gouvernement vietnamien, par l'Agence de coopération internationale japonaise et par la Banque asiatique de développement. L'agence japonaise a accordé un prêt de 2,2 milliards de dollars, ce qui représente 88 % des financements requis pour la construction de la première ligne de métro⁵³⁵. Avec la participation des firmes de Sumitomo et de Shimizu-Maeda, la première ligne de métro de la ville-province sera principalement le fruit de l'expertise et des technologies japonaises. Dans le domaine du développement urbain, l'ancien Centre de prospective et d'études urbaines (Paddi), dissous en 2017, a joué un rôle clé dans la coopération technique entre Hô Chi Minh Ville et la région lyonnaise. Les travaux du Paddi restent jusqu'à aujourd'hui une source d'inspiration et de références pour la formulation des stratégies de la ville-province. De la gouvernance régionale à l'aménagement d'espaces verts, les ateliers organisés par le Paddi ont traité une diversité de thématiques relatives au développement urbain. Les membres de l'agence ont activement participé dans des projets de recherche organisés par la municipalité.

La province de Binh Duong représente également un cas exemplaire. Le projet de la ville nouvelle de Binh Duong a été conceptualisé par des consultants singapouriens. Sollicités par Becamex, les professeurs Chye Kiang Heng et Boon Liang Low de l'Université nationale de Singapour sont les auteurs du schéma directeur originel de cette ville nouvelle⁵³⁶.

⁵³⁵ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2014, 1, p. 6.

⁵³⁶ Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, *Binh Duong New City, Vietnam. Master Plan Review and Urban Design*, Thu Dầu Môt, Becamex, 127 p ; Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dầu Môt, Becamex, 20 p.

**Monsieur T., consultant singapourien chargé du projet de la ville nouvelle de
Binh Duong, le 29 juin 2017**

« Le projet de la ville nouvelle de Binh Duong cherche à appliquer des idées liées au développement durable, comme la « liveable city », un concept qui inspire particulièrement les consultants singapouriens. [...] La construction d'un cadre de vie de qualité et l'introduction d'un modèle alternatif de développement basé sur les nouvelles technologies et le tertiaire supérieur représentent deux idées centrales de ce projet. »

Alors que l'expertise technique a été longtemps introduite au Vietnam par le biais de projets de coopération et d'aide au développement, cet extrait témoigne de la volonté des entreprises vietnamiennes de s'approprier de nouveaux concepts de développement. À partir des années 2010, plusieurs concepts novateurs comme ceux de « liveable city », de « ville intelligente » et de « région intelligente » ont été introduits dans les programmes de développement de Binh Duong. L'application de ces concepts par les autorités locales exige une appropriation en amont par les consultants, ainsi que par les chercheurs et professionnels. Celle-ci a conduit à la formation d'une alliance entre les organismes académiques et les pouvoirs locaux par le biais de projets de recherche et de manifestations scientifiques soutenus par ces derniers (**encadré 11**).

Le monde académique représente le dernier pilier dans le renouvellement des stratégies de développement des provinces. D'une part, les instituts de recherche et les universités participent de manière active à ce processus, par le biais de projets de recherche et de rapports d'étude. Hô Chi Minh Ville possède son propre *think tank* chargé de la formulation de nouvelles stratégies de développement : l'Institut de recherche pour le développement de Hô Chi Minh Ville (Hids). Ce *think tank* est par exemple chargé de l'élaboration du dernier programme de développement urbain de la ville province. Les instituts de recherches, qui relèvent directement des départements techniques, jouent un rôle consultatif dans la formulation des stratégies de Hô Chi Minh Ville.

Enfin, les universités contribuent à former des professionnels en urbanisme, en génie civil et en management. Les établissements nationaux coopèrent de plus en plus avec les universités étrangères dans l'objectif d'améliorer la qualité de leurs formations (**encadré 12**). Entrée en concurrence avec l'Université nationale de Hô Chi Minh Ville, Binh Duong a développé son propre secteur de la recherche à partir des années 2000. Ce secteur s'appuie sur trois acteurs principaux : l'Université de Thu Dâu Môt, l'Université internationale de l'Est en 2010, créée par Becamex, et la Vietnam-Germany University (VGU).

Encadré 11. L'appropriation du concept de « ville intelligente » par les acteurs locaux : une comparaison entre Binh Duong et Hô Chi Minh Ville

Depuis les années 2010, l'introduction de ce concept a conduit à l'élaboration de multiples programmes de développement par certaines provinces économiquement avancées. Hô Chi Minh Ville et Binh Duong, deux provinces pionnières dans ce domaine, adoptent deux approches différentes.

Le programme de la ville-province est élaboré par le Comité populaire, par ses départements techniques et par l'Université nationale de Hô Chi Minh Ville. Quant à celui de Binh Duong, il s'agit d'un partenariat entre le Comité populaire et la société publique Becamex.

Le programme de Hô Chi Minh Ville est majoritairement centré sur l'application des nouvelles technologies dans l'administration, dans la gestion des services urbains et dans le contrôle de la population municipale. Le programme élaboré par Becamex développe les méthodes permettant la mise en œuvre de stratégies visant à construire un environnement propice pour le développement d'une économie post-industrielle. Le développement des *startups*, du secteur des nouvelles technologies et d'une nouvelle élite intellectuelle et entrepreneuriale représente les futurs axes de développement de Binh Duong. La ville nouvelle de Binh Duong est considérée par Becamex comme un projet phare, permettant de transformer Binh Duong en une « ville-province intelligente ».

Troisièmement, le niveau d'approfondissement du concept de « ville intelligente » est fondamentalement différent entre Hô Chi Minh Ville et Binh Duong. Alors que le programme de la ville-province a défini des objectifs aussi généraux que flous, celui de Binh Duong présente une analyse détaillée de la faisabilité et des enjeux de l'application de ce concept au contexte local. En outre, le Comité populaire de Binh Duong a décidé de créer un bureau spécifique en charge du projet, le Bureau de la ville intelligente de Binh Duong. À partir du concept originel, ce bureau a développé le concept de « région intelligente », qui met l'accent sur le développement d'une nouvelle économie post-industrielle et sur la coopération entre les acteurs publics, le monde académique et les entreprises. Ce bureau joue un rôle d'intermédiaire entre les autorités publiques, les entreprises et les chercheurs nationaux et étrangers. Le directeur de ce bureau est également un cadre supérieur de Becamex, ce qui témoigne des liens étroits de coopération entre la province et cette société.

Enfin, l'appropriation du concept de « ville intelligente » par Binh Duong sert un plan d'action au service de son émergence métropolitaine. Quant à Hô Chi Minh Ville, son programme reste cantonné à la promotion de l'usage de nouvelles technologies dans la gestion urbaine.

Source : Décision 6179/QĐ-UBND/2017, Décision du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville sur l'approbation du programme visant à appliquer le concept de ville intelligente dans le développement de Hô Chi Minh Ville pour la période entre 2017 et 2020, avec des visions pour 2025 ; Becamex, *Binh Duong Navigator 2021 Đề án phát triển kinh tế - xã hội Bình Dương, triển khai mô hình hợp tác Ba Nhà, hướng tới Đô thị Thông minh* [Binh Duong Navigator 2021 Programme de développement socio-économique de Binh Duong, mise en place du modèle de coopération « 3 acteurs » et construction de la ville intelligente], Thu Dầu Môt, publication du Comité populaire de Binh Duong, 2016, 53 p ; Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

Encadré 12. Le Département de développement urbain durable (Sud) de l'Université Vietnam-Allemagne (VGU), un acteur actif dans l'élaboration des nouvelles stratégies de développement de Binh Duong.

Fondée en 2008 à la suite d'un accord de coopération entre le Vietnam et l'Allemagne, cette université internationale est actuellement située dans la ville nouvelle de Binh Duong. L'ensemble de ses formations, qui s'étendent des filières techniques à celles du management entrepreneurial, sont enseignées en anglais par une équipe mixte d'enseignants vietnamiens et étrangers. La promotion d'une recherche scientifique de qualité fait également partie de la politique de la VGU.

Le Département de développement urbain durable (Sud) représente un cas exemplaire de la coopération internationale dans le domaine de l'enseignement et de la recherche. L'ensemble de ses enseignants titulaires ont été formés à l'étranger et la majorité des assistants poursuivent actuellement des programmes de doctorat dans des universités allemandes. Le Sud devient aujourd'hui un pôle de recherche sur les thématiques urbaines.



1 Une réunion avec les représentants d'un îlot d'habitations du district de Di An dans le cadre du projet « Binh Duong Liveable City »



2 Un atelier co-organisé entre le SUD, le projet « Binh Duong Liveable City » et la société Becamex

Le projet « Binh Duong Liveable City », réalisé entre 2016 et 2018, est un exemple emblématique de la coopération entre le monde universitaire et les autorités publiques. Mobilisant de nouveaux concepts de développement urbain comme la « liveable city » et la « ville intelligente », l'équipe du projet a apporté une nouvelle dynamique conceptuelle au sein du monde académique de Binh Duong. Ce projet cherche à appliquer de nouveaux concepts au service du développement de cette province industrielle. Partageant des intérêts communs, l'équipe de la VGU a travaillé avec la société Becamex et le Bureau de la ville intelligente de Binh Duong. La conférence internationale de clôture du projet « Binh Duong Liveable City » en décembre 2017, coorganisée par la VGU et Becamex, a couronné le succès de cette coopération.

Les enseignants-chercheurs du Sud participent aujourd'hui à plusieurs programmes de recherche. Les membres majeurs du « Binh Duong Liveable City » s'impliquent dans des projets de recherche financés par Hô Chi Minh Ville, qui portent sur de nombreuses thématiques, tels que la densification, le marché immobilier ou la révision du schéma directeur municipal. Le succès du Sud et du projet « Binh Duong Liveable City » a mis en évidence le rôle fondamental du partenariat entre les autorités et les organismes de recherche dans le renouvellement des stratégies de développement.

Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017.

III. Au centre de la synergie public-privé, les promoteurs comme un moteur de métropolisation

Les promoteurs entretiennent des relations étroites avec les autorités nationales et locales. Les nouveaux projets de développement, ouverts aux financements privés, deviennent un moyen pour l'État dans la réalisation de ses objectifs. La transformation du système centralisé de planification en outil de négociation informelle entre l'État et les acteurs privés témoigne de cette évolution⁵³⁷. Nous assistons à l'émergence d'un « capitalisme de connivence » reposant sur des alliances politiques et économiques entre les différents acteurs du développement⁵³⁸.

Deuxièmement, les acteurs privés disposent d'une marge de liberté de plus en plus importante. La liberté accordée à ces acteurs par l'État résulte de l'émergence de nouvelles pratiques de développement et de gestion de projets qui transgressent les lignes entre l'autorité publique et la sphère civile⁵³⁹. Les promoteurs deviennent en conséquence non seulement un levier financier au service du volontarisme étatique, mais aussi un facteur qui contribue à déstabiliser les rapports de force public-privé.

Dernièrement, les comportements des promoteurs sont essentiellement déterminés par des dynamiques de marché. Parmi eux, les sociétés étatiques attirent une attention particulière. Ces entreprises profitent non seulement des appuis de l'État central en matière de politiques foncières et d'accès aux prêts bancaires, mais aussi de liens symbiotiques avec les autorités locales comme le montre l'exemple des opérations « terre contre infrastructure »⁵⁴⁰. À partir des réformes du *Đôì Moi*, les projets de « terre contre infrastructure » se multiplient. Ce mode de développement combine promotion immobilière et développement d'infrastructures. Les autorités publiques vendent des terrains à des prix

⁵³⁷ Huynh, The Du, « The Misuse of Urban Planning in Ho Chi Minh City », Londres, *Habitat International*, 2015, 48, p. 11-19.

⁵³⁸ Beresford, Melanie, « Doi Moi in Review: the Challenges of Building Market Socialism in Vietnam », *Journal of Contemporary Asia*, 2008, 2, p. 221-243 ; Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p.

⁵³⁹ Shatkin, Gavin, « The City and the Bottom Line: Urban Megaprojects and the Privatization of Planning in Southeast Asia », Californie, *Environment and Planning A*, 2008, 40, p. 383-401 ; Shatkin, Gavin, « The Real Estate Turn in Policy and Planning: Land Monetization and the Political Economy of Peri-urbanization in Asia », Londres, *Cities*, 2016, 53, p. 141-149.

⁵⁴⁰ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, p. 7.

bon marché aux promoteurs. En contrepartie, les promoteurs doivent construire des infrastructures techniques (voirie, eau, électricité).

La logique de marchandisation foncière se généralise au sein des promoteurs, ce qui conduit à de nouvelles dynamiques spéculatives. Les modes de développement et de gestion de projets pilotés par la spéculation conduisent à la création de milliers de zones urbaines nouvelles, dont certaines deviennent des « villes fantômes »⁵⁴¹. Alors que les comportements de ces acteurs sont essentiellement guidés par des logiques de marchandisation foncière, les profils des promoteurs sont extrêmement diversifiés. En parallèle de l'émergence de certaines firmes de l'immobilier, nous constatons une multiplication de plus en plus importante de petits promoteurs, pour la plupart peu spécialisés dans le développement immobilier⁵⁴². En fonction de leur capacité de financement et de leur influence politique, les promoteurs emploient donc une diversité de stratégies de gestion de projets et de négociation avec les autorités locales.

1. L'émergence d'une classe moyenne métropolitaine comme condition fondamentale au développement de l'urbanisme de projet

En 2016, la classe moyenne vietnamienne représente 13 % de la population nationale, contre 7,7 % en 2010⁵⁴³. Depuis 2014, 1,5 million de Vietnamiens rejoignent la classe moyenne tous les ans. Alors que 30 % de la population nationale vit avec moins de 5,5 dollars par jour (soit un revenu annuel de moins de 2000 dollars), les Vietnamiens issus de la classe moyenne gagnent en moyenne plus de 15 dollars par jour (soit un revenu annuel de 5 500 dollars).

Le développement de nouvelles activités et la déconcentration des villes-centres contribuent à l'émergence d'une classe moyenne qui génère de nouvelles demandes en logements et en infrastructures techniques dans les périphéries métropolitaines. Dotée d'une capacité financière de plus en plus importante et tournée vers une nouvelle modernité

⁵⁴¹ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p ; Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Les “nouvelles zones urbaines” de Hanoi (Vietnam) : dynamiques spatiales et enjeux territoriaux », *Mappemonde*, 2017, 122, p. 14.

⁵⁴² Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hồ Chí Minh Ville pour la période 2016-2020, avec les orientations pour 2025 et les perspectives pour 2030], Hồ Chí Minh Ville, département de la Construction de Hồ Chí Minh Ville, 2017, 459 p.

⁵⁴³ Pimhidzai, Obert, *Climbing the Ladder: Poverty Reduction and Shared Prosperity in Vietnam*, Washington, D.C., World Bank Group, 2018, p. 13.

urbaine, cette population contribue à stimuler la production de nouveaux projets immobiliers.

La création de nombreuses zones industrielles dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville conduit également à l'arrivée de cadres étrangers et nationaux, qui exigent des modes d'habitat et de transport confortables. Dans cette optique, le développement de la zone industrielle VSIP I (district de Thuân An, Binh Duong) s'est ainsi accompagné de la création de multiples projets immobiliers, dont deux zones d'habitats de standing⁵⁴⁴. L'usage en croissance des voitures suscite également un besoin de moderniser les routes et de créer de nouveaux parkings.

Sous l'effet de la déconcentration des villes de la région, la classe moyenne métropolitaine se tourne vers les périphéries dans le but de trouver un nouveau cadre de vie, des logements décents et de nouvelles occasions professionnelles. L'arrivée de jeunes cadres vietnamiens dans les périphéries correspond à une demande en logements de standing en croissance. Face à ce phénomène, les promoteurs mettent en place une série de projets immobiliers. Des condominiums bon marché aux villas de standing, ceux-là proposent aux nouveaux habitants des périphéries métropolitaines une large gamme de logements. En parallèle, de nouvelles infrastructures techniques, des centres commerciaux et de loisirs sont construits dans le but de satisfaire les besoins de cette population (**encadrés 13 et 14**).

La production de ces nouveaux projets, dont le caractère spéculatif doit être pris en compte, répond pourtant à une réelle demande en logement de la classe moyenne métropolitaine. Le confort, la modernité et la multifonctionnalité deviennent les mots d'ordre des promoteurs désirant séduire cette nouvelle catégorie sociale.

⁵⁴⁴ Dans le cadre de la zone urbano-industrielle Viet-Sing, deux zones d'habitats de standing ont été créées : Oasis 1 et Oasis 2. Le premier projet, qui s'étend sur 22,2 ha, est majoritairement destiné à la construction de villas de standing, alors que le deuxième projet est dédié à la construction de maisons-compartiments modernisées. Les 652 villas de standing construites dans le cadre du premier projet, dont le prix varie entre 2,5 et 2,9 milliards de dongs (93 000 et 110 000 euros) sont construites sur des parcelles de plus de 220 m². Quant aux maisons-compartiments modernisées, dont les prix se trouvent aux alentours de 2,5 milliards de dongs (93 000 euros), la superficie des parcelles est moins conséquente, de l'ordre de 150 m². Situés au centre de la zone urbano-industrielle Viet-Sing, une grande partie de ces logements sont loués par des cadres nationaux et étrangers qui travaillent dans les entreprises manufacturières du district.

Encadré 13. Des quartiers de ruelles aux condominiums de standing, l'évolution de la stratégie résidentielle des citoyens vietnamiens : l'exemple de Madame et Monsieur N. (résidents du condominium Skycenter, district de Tân Binh, Hô Chi Minh Ville)

Fraîchement installé dans un appartement de 110 m² situé au 4^e étage, ce couple septuagénaire habite dans l'un des condominiums de standing de Hô Chi Minh Ville. Avant leur arrivée à Sky Center, Madame et Monsieur N. ont habité pendant plus de 20 ans dans une maison-compartiment située à Phu Nhuan, un district péricentral de Hô Chi Minh Ville.

Les motivations de leur déménagement sont multiples. Alors que leur fille, partie en Australie en 2012, s'y installe de manière durable, Madame et Monsieur N. éprouvent un besoin de trouver un nouvel appartement à cause du niveau de confort de plus en plus dégradé de leur ancien logement. Située en face de la rue Hô Van Huê, l'ancienne maison du couple est exposée à de multiples problèmes de pollution, de sécurité et de nuisance sonore. Sous l'effet de la pollution de l'air, Madame N. souffrait par exemple de troubles des sinus graves depuis 10 ans. D'ailleurs, ce couple septuagénaire n'est plus en mesure d'entretenir cette maison-compartiment de trois étages.



Pour Madame et Monsieur N., le condominium Sky Center leur offre non seulement des conditions résidentielles idéales mais aussi des espaces de loisir et de travail adéquats.

Après avoir vendu leur ancien logement, Madame et Monsieur N. ont transféré la moitié de la somme perçue à leur fille dans le but d'acheter un appartement dans la région de Melbourne en Australie. Le reste a été destiné à l'achat d'un appartement spacieux de plus de cinq milliards de dong (environ 200 000 euros) dans un condominium de standing. Ce couple, qui hésite à déménager dans un district périphérique, a choisi le district de Tân Binh, situé à cheval entre la partie péricentral et les périphéries nord et nord-est de Hô Chi Minh Ville.

Le cas de ce couple septuagénaire illustre l'évolution des logiques résidentielles des citoyens vietnamiens sous l'effet de la multiplication des zones urbaines nouvelles. Même si une grande partie des citoyens vietnamiens vivent encore dans les quartiers de ruelles, les zones urbaines nouvelles, offrant un cadre de vie moderne et confortable, attirent de plus en plus de nouveaux habitants.

Source : Entretien du 14 août 2018 avec Madame et Monsieur N., habitants du condominium Sky Center (district de Tân Binh, Hô Chi Minh Ville) ; TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018.

Encadré 14. La vie dans un condominium de standing, l'évolution du mode de vie et de consommation de Madame et Monsieur N.

L'installation du couple dans son nouveau logement l'a conduit à de nouvelles pratiques de consommation et de loisirs. Premièrement, Madame N. a engagé une agence d'architecture d'intérieur pour la réalisation de nombreux travaux. Avec l'achat de l'intégralité des meubles, les travaux ont coûté au couple plus de 600 millions de dong (22 000 euros). La décoration intérieure du nouveau logement fait penser à des appartements hongkongais et singapouriens. Madame N. a également pris soin de décorer la chambre de sa fille, qui devra rentrer en décembre 2018 à l'occasion de son mariage avec son fiancé australien.



1



2



3

Inauguré en 2017, Sky Center compte parmi des projets de condominiums destinés à la classe moyenne supérieur. Ses premiers étages hébergent des magasins de vêtements, des supermarchés (photo 2) et des cafés.

La piscine collective devient non seulement un espace de loisirs mais aussi un lieu de sociabilité pour les habitants.

Deuxièmement, Madame N et Monsieur N. commencent également à adopter un nouveau mode de consommation au quotidien. Le couple utilise par exemple de moins en moins leurs scooters dans leurs déplacements pour faire les courses, car il existe maintenant un supermarché nouvellement ouvert au pied de leur bâtiment. Alors que Madame N. devient une cliente fidèle de ce supermarché, son mari commence à se promener dans le quartier à proximité pour acheter ses petits déjeuners. Ces pratiques ne sont guères réalisables dans leur ancien quartier en raison de problèmes de circulation et de pollution. Même si les courses faites au supermarché sont plus chères, elles disposent, selon Madame N., d'une large gamme de produits, y compris des biens de consommation étrangers, et répondent aux normes de sécurité alimentaire.

Pour madame N., les problèmes des sinus ont disparu trois semaines après leur emménagement dans ce nouvel appartement. Dès son premier jour à Sky Center, monsieur N. n'a presque plus senti les odeurs d'essence dues à la circulation. Le couple a très vite commencé à fréquenter ses voisins. Monsieur N. profite par exemple de la piscine de la résidence pour faire de la natation et pour discuter avec ses voisins retraités (photo 3).

La localisation de leur nouveau logement permet également au couple d'être relié à de nouveaux espaces de loisir. Situé à cinq minutes de la route Pham Van Đông, qui relie le district de Go Vâp à ceux de Thu Đức et 9, le couple peut facilement aller visiter les centres commerciaux nouvellement construits dans les périphéries orientales de la ville-province. Grâce à cet axe, la liaison avec l'aéroport de Tân Sơn Nhât est également assurée. La route Pham Van Đông, un projet phare de la ville-province, permet de relier les districts péri-centraux aux districts périphériques et aux infrastructures de transport stratégiques.

Source : Entretien du 14 août 2018 avec Madame et Monsieur N., habitants du condominium Sky Center (district de Tân Bình, Hồ Chí Minh Ville) ; TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018.

2. L'hégémonie politique et financière des grands promoteurs immobiliers

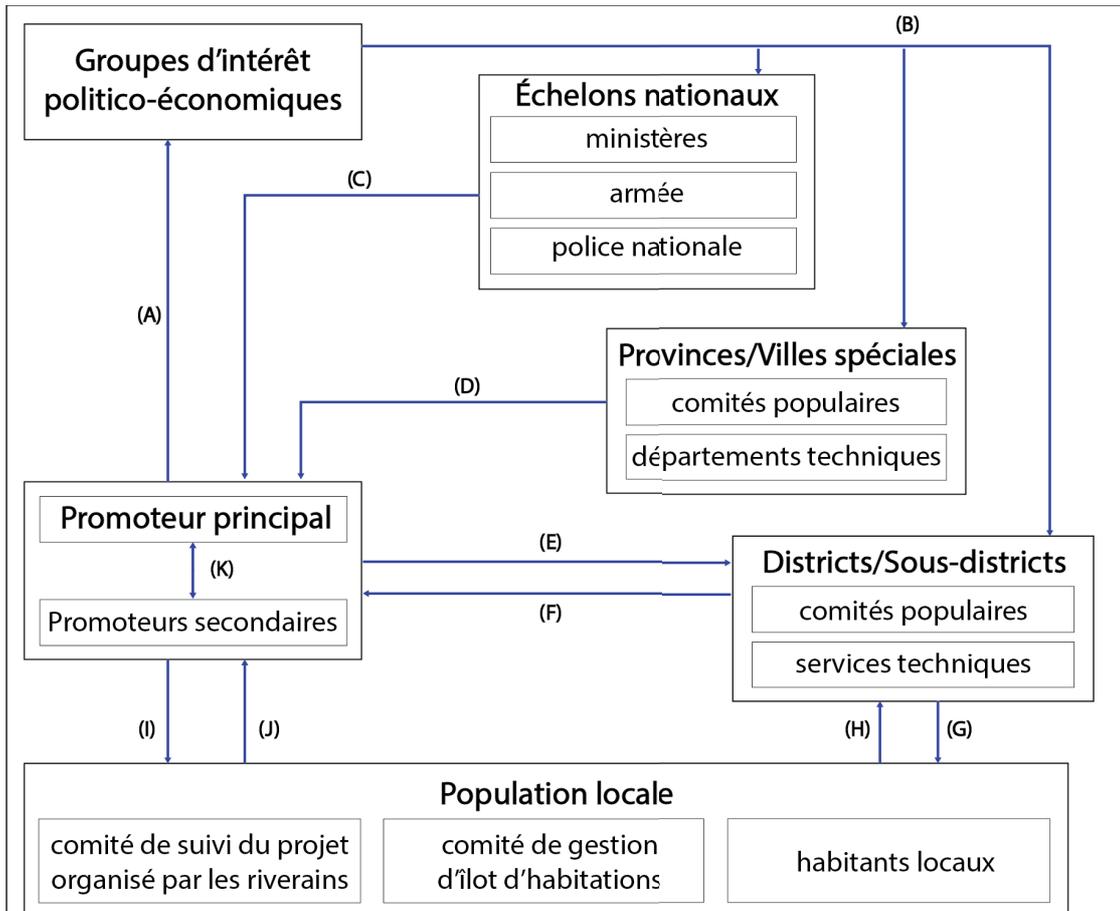
Malgré la diversification des stratégies de développement, les grands promoteurs sont communément caractérisés par une capacité de financement importante et des relations étroites avec les échelons du pouvoir public. Par rapport à des tactiques informelles employées par les promoteurs de taille modeste, les grandes firmes comme Vingroup, Novaland, Hung Thinh ou Becamex sont dotées d'un pouvoir politique capable de modifier les grandes orientations des politiques nationales.

Le poids dominant de ces firmes se construit également par l'adoption de nouveaux modèles et logiques de développement. La diversification de leurs stratégies leur permet de s'emparer des domaines stratégiques et de faire ainsi face à la concurrence de leurs confrères ou des promoteurs étrangers.

Les grands promoteurs semblent adopter deux approches principales pour construire leur capacité d'influencer les politiques nationales. D'une part, certains promoteurs comme Novaland et Vingroup forment des liens de symbiose non seulement avec les villes et les provinces, mais aussi avec l'État central. D'autre part, les sociétés comme Becamex s'orientent principalement vers la construction d'un ancrage territorial solide à l'intérieur des provinces.

La complicité existante entre les promoteurs géants et les échelons du pouvoir se traduit essentiellement par des dynamiques de terrains. Les autorités attribuent à ces firmes les terrains les plus stratégiques de la région pour la réalisation de leurs mégaprojets. Un système complexe basé sur les relations public-privé permet d'accélérer l'implantation des mégaprojets urbains (**illustration 57**). Le cas de Vingroup représente un exemple emblématique montrant la capacité d'influence que peuvent avoir les géants immobiliers vietnamiens à différents échelons du pouvoir (**carte 23** et **encadré 15**).

Illustration 57. Les relations public-privé au centre des étapes de l'implantation des projets immobiliers



Légende

- (A) Après avoir soumis son projet à une province, un promoteur peut à ce stade mobiliser ses connaissances et ses relations auprès des autorités publiques dans le but d'accélérer des procédures juridico-administratives. Ici, nous utilisons le terme de « groupe d'intérêt » pour désigner des liens d'alliance formés entre les promoteurs et les responsables politiques.
- (B) Sous l'effet des interventions « informelles » des responsables politiques, les procédures juridico-administratives concernant le projet sont accélérées à tous les échelons de pouvoir.
- (C) Les échelons nationaux de pouvoir participent dans l'approbation d'un projet, notamment lorsqu'il s'agit de terrains publics ou quand le projet en question conduit à des enjeux fonciers et économiques.
- (D) Les départements techniques d'une province ou d'une ville spéciale participent dans l'évaluation et dans l'approbation d'un projet urbain qui est développé sur son territoire.
- (E) Un promoteur peut à ce stade entretenir des négociations avec les autorités de district. Ces négociations peuvent permettre au promoteur non seulement d'accélérer l'approbation, mais aussi de créer des conditions propices pour l'implantation de son projet (indemnisation, acquisition, récupération foncière).
- (F) En contrepartie, les services techniques d'un district cherchent rendre le projet au schéma directeur local en modifiant les normes de construction.
- (G) Les autorités peuvent également participer dans les opérations de négociation avec la population pour accélérer les procédures d'indemnisation et d'acquisition de terrains.
- (H) et (J) En contrepartie, la population surveille et signale des problèmes concernant ces opérations (indemnisation injuste, abus de pouvoir) aux autorités de district et de sous-district.
- (I) Le promoteur d'un projet immobilier participe avec ou sans l'appui des autorités locales dans des négociations avec la population locale pour acquérir ses terrains.
- (K) Dans le cas de certaines zones urbaines nouvelles de taille importante, le promoteur principal peut subdiviser son projet original en plusieurs secteurs. Ces projets secondaires sont ensuite attribués aux promoteurs secondaires.

Réalisation : TRAN KHAC MINH, 2018.

Encadré 15. La genèse du « capitalisme de connivence » au Vietnam : l'exemple de la montée en puissance de Vingroup

L'origine de la firme VinGroup reste une histoire peu connue au Vietnam. Pham Nhât Vuong, le fondateur de Vingroup, a créé une entreprise spécialisée dans la production de nouilles instantanées en Ukraine au début des années 1990. Au début des années 2000, Pham a créé l'entreprise Vinpearl, qui est connue pour la création d'un grand complexe de loisirs et hôtelier sur une île au large de la province de Nha Trang, au centre du pays.

Le succès de Vinpearl a permis à Pham de s'emparer le secteur immobilier dès le début des années 2010. Avec la création officielle de Vingroup en 2009, l'immobilier est aujourd'hui un secteur clé de la firme. VinGroup s'investit également dans de nouveaux secteurs comme l'éducation (Vinschool), le commerce de biens de consommation (Vinmart), la santé (Vinmec) et plus récemment l'industrie automobile (Vinfast).

Dans le domaine immobilier, Vingroup cherche à approcher une large gamme de clientèles avec la création de quatre grands produits : Vinhomes, Vincy, Vinpearl et Vincom. Les activités de cette firme nationale se concentrent autour de trois domaines principaux : immobilier résidentiel, immobilier commercial et immobilier touristique.

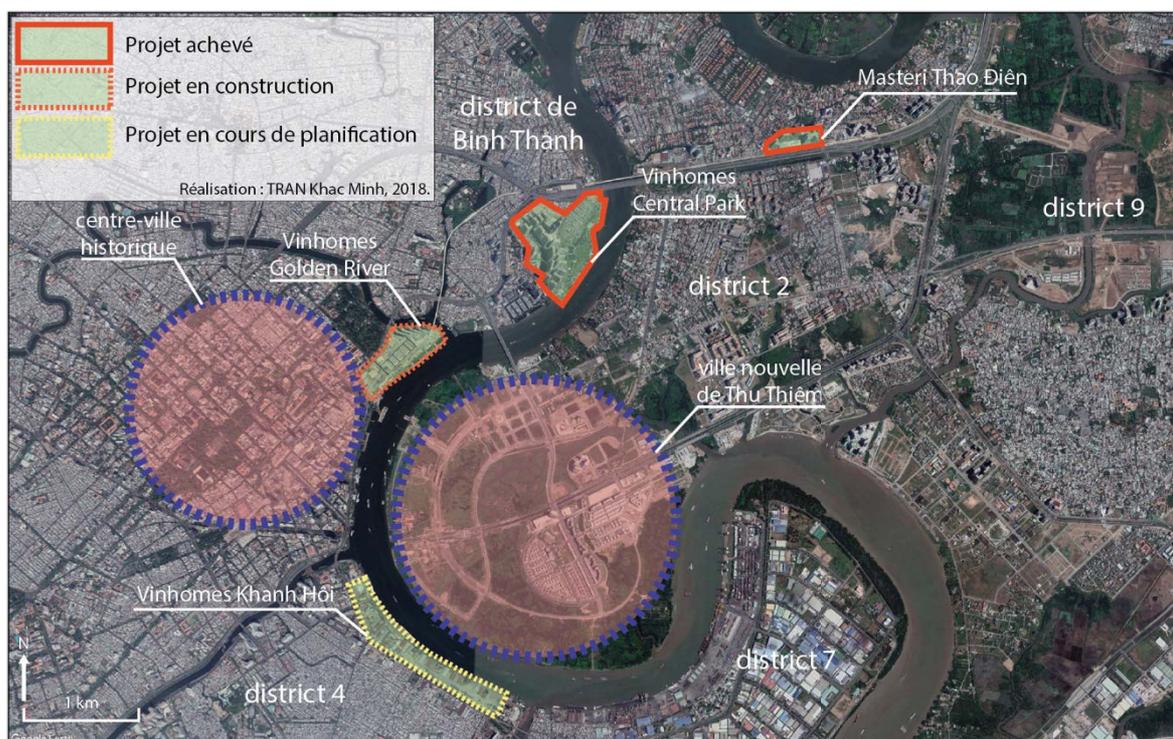
Dans le domaine de l'immobilier résidentiel, les projets Vinhomes sont destinés à une clientèle aisée issue de la classe moyenne supérieure des grandes villes. Les projets Vincy sont quant à eux destinés à des couches plus modestes de la classe moyenne. Quant à l'immobilier commercial, les centres commerciaux Vincom sont construits dans les centres urbains du pays. Hanoi et Hô Chi Minh Ville polarisent 20 des 61 centres commerciaux Vincom. À partir de 2018, la firme vietnamienne élabore sa propre stratégie de développement de logements sociaux, qui cible notamment les provinces industrielles du pays.

Cette société privée entretient une relation étroite avec l'un des plus hauts dirigeants du Vietnam, le Secrétaire général du Parti Nguyễn Phú Trọng. Sorti vainqueur du conflit avec le camp libéral de l'ancien Premier Ministre Nguyễn Tân Dũng, Nguyễn Phú Trọng a lancé plusieurs mesures permettant de consolider sa position au sein de l'État-Parti. En parallèle d'opérations de règlement de compte contre les collaborateurs de l'ancien Premier Ministre, Nguyễn Phú Trọng appuie politiquement Vingroup. Avec le soutien du Secrétaire général, Vingroup a réussi à s'emparer du marché immobilier national. Dans les grandes villes du pays, les terrains stratégiques, dont certains appartenaient à l'État, ont été attribués à Vingroup, ce qui a permis à ce dernier de créer de multiples mégaprojets urbains.

Source : Vingroup, « Portail des centres commerciaux Vincom », <http://vincom.com.vn/>, consulté le 10/11/2018 ; Vingroup, « Vingroup ra mắt thương hiệu Bất động sản Đại chúng Vincy » [Vingroup lance Vincy, une marque de logements destinée à la classe moyenne], <http://vingroup.net/vi-vn/tin-tuc-su-kien/tin-tuc-hoat-dong/bat-dong-san/vingroup-ra-mat-thuong-hieu-bat-dong-san-dai-chung-vincy-2997.aspx>, consulté le 10/11/2018.

Hô Chi Minh Ville est l'une des cibles privilégiées de Vingroup. Dans les années 1990, le développement urbain de la ville-province est marqué par l'importance fondamentale de Phu My Hung, une zone urbaine nouvelle de 750 ha investie par une joint-venture vietnamo-taiwanaise. À partir des années 2010, Vingroup a créé une série de projets immobiliers ambitieux occupant les zones les plus stratégiques de la ville (**carte 23**). L'acquisition de terrains stratégiques par Vingroup à Hô Chi Minh Ville a mis en évidence la capacité de négociation de cette firme nationale. Du ministère de la Défense au Comité populaire de la ville-province, l'influence politique de Vingroup est omniprésente. En contrepartie, les pouvoirs publics considèrent Vingroup comme un partenaire alternatif des promoteurs étrangers, qui est capable de garantir leurs intérêts économiques et politiques⁵⁴⁵. Cette alliance public-privé représente un des exemples emblématiques de l'émergence d'un « capitalisme de connivence » au Vietnam⁵⁴⁶.

Carte 23. La répartition des projets immobiliers développés par Vingroup sur le territoire de Hô Chi Minh Ville



Source : Google Earth, 2018.

⁵⁴⁵ Entretien du 27 août 2017 avec Monsieur T., chef de projet à la société du BTP Hoa Binh Group.

⁵⁴⁶ Beresford, Melanie, « Doi Moi in Review: the Challenges of Building Market Socialism in Vietnam », *Journal of Contemporary Asia*, 2008, 2, p. 221-243 ; Entretien du 4 août 2017 avec Monsieur L., président de l'Association immobilière de Hô Chi Minh Ville (entretien co-organisé avec Thai Son PHAM et Truc Quynh ĐOAN).

Le projet Vinhomes Golden River occupe le secteur de l'ancien port de Ba Son, un port emblématique de Hô Chi Minh Ville appartenant à l'armée. Confié à Vingroup par le ministère de la Défense, le secteur d'environ 25 ha fait l'objet de la construction de 13 tours de logements, de deux immeubles destinés aux entreprises et de 54 villas de standing⁵⁴⁷. Situés à proximité immédiate du centre-ville historique, les logements de Vinhomes Golden River (**illustration 58**) se trouvent parmi les plus chers de la région de Hô Chi Minh Ville (à partir de 100 000 euros pour les appartements et jusqu'à 3,7 millions d'euros pour les villas de standing).

Illustration 58. Les projets immobiliers de Vingroup et la verticalisation du paysage urbain de Hô Chi Minh Ville



1 Le projet Vinhomes Golden River (district 1, Hô Chi Minh Ville)

2 Le projet Vinhomes Central Park (district de Binh Thanh, Hô Chi Minh Ville)

Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Au nord de Vinhomes Golden River, le projet Vinhomes Central Park (**illustration 58**) occupe un secteur de 43,9 ha situé le long de la rivière de Saigon dans le district de Binh Thanh. Dans le cadre du projet, 17 tours de logements, 93 villas de standing et l'emblématique gratte-ciel Landmark 81 ont été construits entre 2014 et 2018⁵⁴⁸. Dans le district 2, Vingroup a créé en 2014 le projet de Masteri Thao Điền (huit hectares, quatre tours de logements) qui se trouve dans le sous-district Thao Điền, un des secteurs les plus convoités de la ville province. Le développement des mégaprojets immobiliers de Vingroup a transformé le paysage urbain de Hô Chi Minh Ville. Contribuant à la verticalisation des

⁵⁴⁷ Vingroup, « Giới thiệu tổng quan khu căn hộ Vinhomes Golden River » [Présentation générale sur le projet Vinhomes Golden River], <https://vinhomesland.vn/vinhomes-golden-river>, consulté le 10/11/2018.

⁵⁴⁸ Vingroup, « Giới thiệu tổng quan khu căn hộ Vinhomes Central Park » [Présentation générale sur le projet Vinhomes Central Park], <https://vinhomesland.vn/vinhomes-central-park>, consulté le 10/11/2018.

districts centraux et péricentraux de Hô Chi Minh Ville, les condominiums de Vingroup occupent des secteurs stratégiques situés sur les rives de la rivière de Saigon. La transformation du paysage de la ville-province s'accompagne également de nouveaux changements au sein de la société urbaine. L'arrivée d'habitants issus de la classe moyenne supérieure dans certains secteurs historiquement populaires, comme le district de Binh Thanh (**illustration 58**), génère de nouvelles formes de ségrégation socio-spatiale.

Avec Vingroup, les promoteurs nationaux, comme Hung Thinh et Novaland, et étrangers, comme Keppel Land et Capital Land, se partagent le marché immobilier de Hô Chi Minh Ville. Dans les provinces de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau, on peut constater le rôle des promoteurs nationaux proches des comités populaires. Certains promoteurs publics comme Sonadezi (Đông Nai) et Becamex (Binh Duong) sont particulièrement actifs dans le domaine de l'immobilier industriel. La société Becamex devient actuellement le plus grand promoteur de la province de Binh Duong. L'ancrage territorial solide et les liens étroits qu'elle entretient avec le Comité populaire de Binh Duong représentent les deux particularités fondamentales de cette société publique.

Afin de consolider sa position à Binh Duong, Becamex a mis en place les trois stratégies suivantes : construction d'une alliance avec le Comité populaire ; élimination des adversaires locaux et réinvention de son modèle de développement. Créée en 1976 dans le district de Bêl Cat, la société Becamex est directement dépendante du Comité populaire de Binh Duong. Les dirigeants de Becamex conservent également leurs positions dans les structures politico-gouvernementales de Binh Duong. Nguyễn Van Hung, PDG de la société Becamex, siège actuellement au sein du comité permanent de la cellule du Parti de Binh Duong.

**Monsieur N., chercheur et ancien directeur de l'Institut de planification urbaine
de Binh Duong, le 15 juin 2017**

« Le modèle de la zone urbano-industrielle, qui est actuellement généralisé sur le territoire provincial, est une des idées phares de Monsieur Nguyễn Van Hung. [...] Sans Becamex, Binh Duong n'aurait jamais pu devenir ce qu'elle est aujourd'hui. »

Cet extrait témoigne de la confiance fervente que plusieurs fonctionnaires de Binh Duong semblent accorder à Becamex. L'avènement de Becamex dépend non seulement de sa capacité d'innovation et d'adaptation, mais aussi de sa combativité face à

ses adversaires. En 2018, Vingroup a révélé son intention de développer de nouveaux projets de logements sociaux sur le territoire de Binh Duong. Auparavant, aucun géant immobilier n'a été en mesure de s'emparer du marché de Binh Duong. Les logements sociaux sont aujourd'hui l'un des secteurs stratégiques de Becamex. En l'absence d'un ancrage territorial fort, les grandes firmes comme Vingroup auront besoin de plus que leur seule capacité de financement dans leur concurrence avec Becamex.

Dès les années 1990, Becamex a lancé une stratégie agressive dans le but d'affaiblir ses adversaires locaux. Cette société publique mène toujours une compétition avec l'entreprise privée Đai Nam. À la tête de Đai Nam, le PDG Huynh Uy Dung est, depuis les années 2000, l'adversaire principal de Becamex et du Comité populaire de Binh Duong. Dans le domaine politique, le Comité populaire a engagé de multiples bras de fer contre cette société privée, notamment concernant le parc d'attractions de Đai Nam, tenu par cette dernière. Comme le parc a été fermé en 2014 à la suite de la décision de la province de lui retirer son permis d'usage foncier, le président du Comité populaire de Binh Duong a été traduit en justice par Huynh Uy Dung. La réouverture du parc au début de l'année 2015 a marqué la fin de cet épisode conflictuel, mais le combat entre les deux camps risque de perdurer.

Dans le domaine immobilier, Becamex exerce une stratégie agressive visant à s'emparer des terrains et des projets stratégiques de la province. Le développement des mégaprojets de développement lancés par le Comité populaire de Binh Duong est entièrement confié à Becamex. Les villes nouvelles de My Phuoc et de Binh Duong, le projet de complexe urbain industrialo-tertiaire de la province et la construction de plusieurs axes routiers sont réalisés par Becamex et ses filiales. La majorité des projets immobiliers de la ville nouvelle de Binh Duong sont, par exemple, développés par les filiales de Becamex. Le nouveau centre politico-administratif de la province, situé en plein cœur de cette ville nouvelle, a été également construit à titre gratuit par cette société publique.

Appuyé par le Comité populaire, Becamex utilise son dynamisme politique et économique dans le but de conforter sa position face à ses adversaires. À l'intérieur de Binh Duong, la société met en place une stratégie de développement territorialement sélective afin de favoriser le développement de certains districts.

**Madame N., directrice du cabinet du président du Comité populaire du district de Tân Uyên (province de Binh Duong),
le 12 juin 2017**

« Le district de Tân Uyên est doté des mêmes conditions géographiques que celui de Bê Cat. Néanmoins, notre district est considérablement devancé par son voisin en matière de développement industriel et urbain. [...] Les projets immobiliers, de zones industrielles et d'infrastructures développés par Becamex sont beaucoup plus nombreux à Bê Cat. [...] Le district de Bê Cat et la ville de Thu Dâu Môt constituent l'axe de développement principal de notre province, ce qui défavorise directement notre district. [...] Sans les infrastructures d'envergure (construites par Becamex), il nous sera difficile de renforcer le dynamisme de Tân Uyên. »

L'avis de Madame N. sur les inégalités de développement entre les districts de Binh Duong nous permet d'éclairer la stratégie territoriale de Becamex. Un développement en faveur de Bê Cat, fief de cette société publique, contribue à renforcer son ancrage territorial dans la province de Binh Duong. Alors que les districts du sud sont partagés par plusieurs promoteurs, y compris Đai Nam, Becamex tend à transformer Bê Cat et Thu Dâu Môt en nouveau pôle de croissance de Binh Duong.

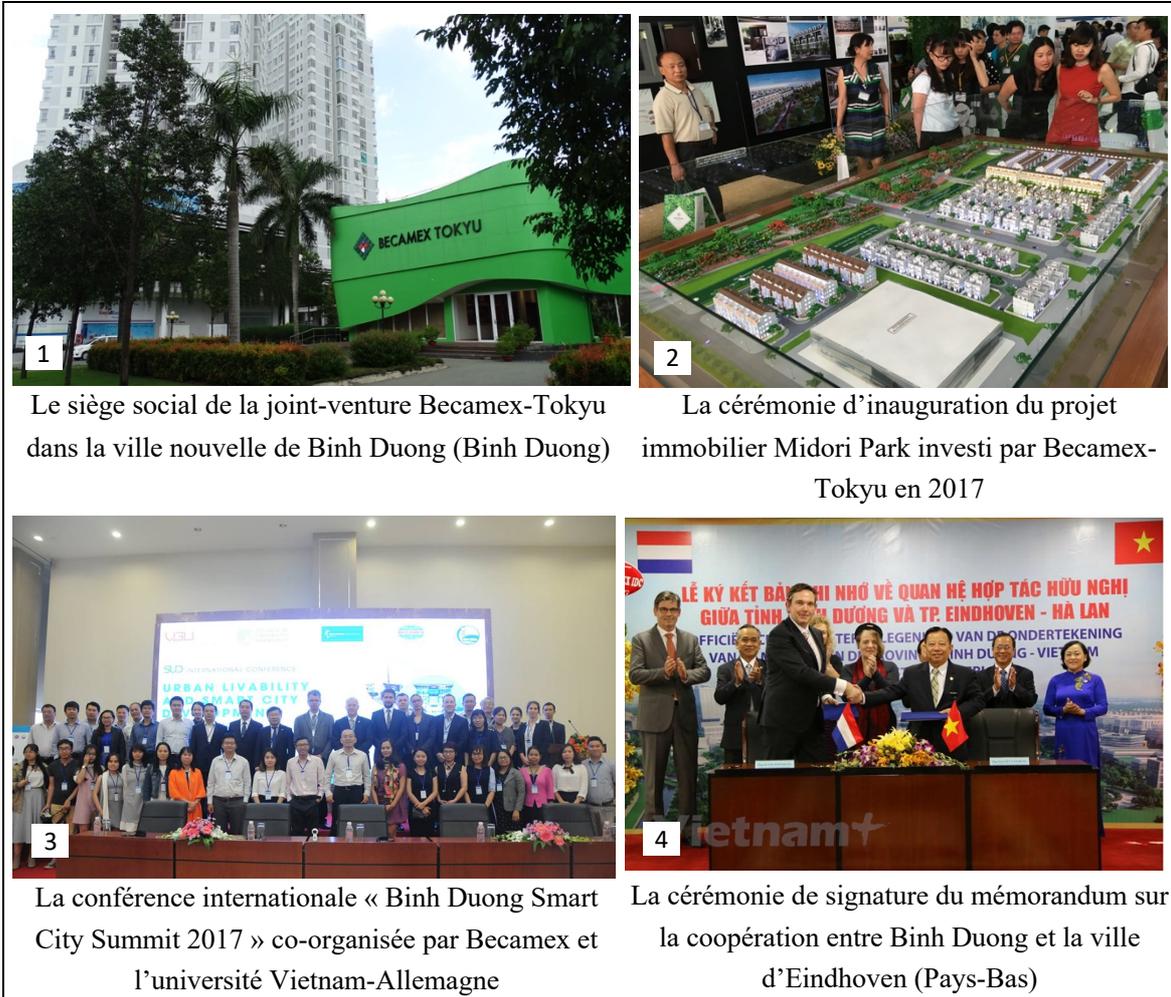
Monsieur Đ., directeur du projet de la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong), le 9 juillet 2017

« La réinvention du concept de zone urbano-industrielle a résulté de la naissance de celui de complexe urbain industrialo-tertiaire. À l'instar des zones urbano-industrielles de taille moyenne, Becamex procède à la création de plusieurs complexes multifonctionnels qui s'étendent sur des centaines d'hectares. [...] Les villes nouvelles de Binh Duong et de My Phuoc et la zone urbano-industrielle de Bau Bang représentent trois projets clés qui s'inspirent de ce concept. [...] La mise en réseau de ces trois complexes contribue à construire un nouvel axe de développement nord-sud en direction de la province de Binh Phuoc. Cela permettra non seulement à la province d'ouvrir un nouveau front de développement, mais aussi à Becamex de s'emparer de nouveaux marchés (Binh Phuoc, Cambodge). »

Dans l'objectif de renforcer sa position, Becamex procède à une réinvention de son modèle de développement. En premier lieu, Becamex développe davantage son concept de la zone urbano-industrielle. D'après Monsieur Đ., ce modèle de complexe multifonctionnel est l'un des facteurs déterminants de la métropolisation de Binh Duong. Les zones urbaines industrialo-tertiaires permettent non seulement d'orienter l'industrialisation de Binh Duong selon la stratégie du Comité populaire, mais aussi

d'introduire le tertiaire supérieur dans l'économie provinciale, comme le fait la ville nouvelle de Binh Duong.

Illustration 59. La coopération internationale comme stratégie de développement clé de Becamex



1 Le siège social de la joint-venture Becamex-Tokyu dans la ville nouvelle de Binh Duong (Binh Duong)

2 La cérémonie d'inauguration du projet immobilier Midori Park investi par Becamex-Tokyu en 2017

3 La conférence internationale « Binh Duong Smart City Summit 2017 » co-organisée par Becamex et l'université Vietnam-Allemagne

4 La cérémonie de signature du mémorandum sur la coopération entre Binh Duong et la ville d'Eindhoven (Pays-Bas)

Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2018 (photo 1) ; ĐOAN, Truc Quynh, photo prise en 2017 (photo 2) ; Le Département de développement urbain durable (Sud) de l'Université Vietnam-Allemagne, photo prise en 2017 (photo 3) ; « Binh Duong và thành phố Eindhoven thúc đẩy hợp tác đầu tư » [Binh Duong et la ville d'Eindhoven lance des projets de coopération et d'investissement], *Báo Mới Online*, 17/01/2015 (photo 4).

Dans le cadre du projet de la ville nouvelle de Binh Duong, Becamex coopère étroitement avec la firme japonaise Tokyu en créant la joint-venture Becamex-Tokyu (photo 1). Cette firme étrangère a investi plus d'un milliard de dollars dans ce mégaprojet urbain. Le projet Midori Park (photo 2) fait partie d'un complexe résidentiel de taille importante développé par cette joint-venture. Dans le domaine de la recherche scientifique, la conférence internationale « Binh Duong Smart City Summit 2017 » (photo 3) organisée en décembre 2017 a attiré de nombreux chercheurs vietnamiens et étrangers venus de différents établissements académiques dans le monde. Cofinancé par la VGU et Becamex, cet événement a permis de diffuser le concept de « ville intelligente » développé par cette société publique. Depuis 2015, la province de Binh Duong et la ville hollandaise d'Eindhoven se lancent dans les programmes de coopération bilatérale (photo 4). Parmi les thèmes, la ville intelligente et la coopération scientifique et technologique sont les deux domaines clés. Le Bureau de la ville intelligente de Binh Duong accueille à partir de 2015 des chercheurs et des consultants hollandais. Dans le domaine des nouvelles technologies, l'hôpital international Becamex a par exemple reçu des équipements fabriqués par Philips, une firme originaire d'Eindhoven.

En second lieu, la société publique développe progressivement des stratégies qualitatives. Aujourd'hui, la qualité devient le mot d'ordre des discours de Becamex. Inscrit dans cette nouvelle logique de développement, le géant immobilier de Binh Duong commence à adopter de nouveaux concepts de développement comme la « liveable city » ou la « ville intelligente ».

**Monsieur M., consultant-architecte hollandais
chargé du projet de la ville nouvelle de Binh Duong,
le 6 juin 2017**

« L'engagement de Becamex dans le projet de la ville nouvelle de Binh Duong a marqué un tournant dans le paradigme de développement urbain de cette firme publique [...] On assiste ainsi à une diversification des secteurs d'investissement de Becamex. La société publique se spécialise de plus en plus dans le domaine du développement urbain, qui était auparavant associé à celui des zones industrielles. [...] Dans son discours, Becamex s'engage dans un nouveau modèle de développement qui cherche à placer la qualité et le facteur humain au cœur de ses projets. »

**Monsieur N., directeur de la stratégie de Becamex,
le 26 juin 2017**

« Notre objectif est de construire un environnement propice pour amorcer une restructuration fondamentale de l'économie de Binh Duong. [...] Notre stratégie est concentrée autour de l'articulation entre les autorités publiques, les entreprises et les établissements universitaires et de recherche. [...] Dans le cadre de notre stratégie de ville intelligente, les projets immobiliers doivent fournir un meilleur cadre de vie, qui permet d'attirer les élites économiques et intellectuelles de la région. [...] Nous croyons que la ville nouvelle de Binh Duong puisse devenir un appui important pour réaliser notre ambition. »

En dernier lieu, Becamex s'implique de plus en plus dans les questions politico-sociales de Binh Duong. Grâce à sa puissance économique, cette firme devient l'acteur principal du programme de développement de logements sociaux de Binh Duong. Cette nouvelle dynamique lui permet non seulement de redorer son image envers la population locale, mais aussi de renforcer sa position au sein du Comité populaire de Binh Duong.

**Monsieur N., architecte en chef de Becamex,
le 20 juin 2017**

« En fin de compte, le modèle du logement social Becamex est une solution gagnant-gagnant pour Becamex et le Comité populaire. [...] Les complexes développés par Becamex permettent à la province de résoudre la pénurie de logements à prix abordable. Cette politique fait partie des objectifs socio-politiques de Becamex. [...] Il est d'ailleurs une occasion pour nous de tester notre nouveau modèle de développement. Nous croyons que nous puissions exporter ce modèle et le réadapter en fonction de chaque province. »

Becamex représente un exemple de stratégie de développement exceptionnelle qui repose à la fois sur les dynamiques du marché et sur les autorités publiques. Ce modèle de développement, qui s'inscrit tout de même dans le cadre d'un « capitalisme de connivence », rend spécifique le développement de Binh Duong par rapport à ses provinces voisines. La diversification des tactiques et des stratégies employées par les acteurs contribue à la divergence des modes de développement au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. Le développement urbano-industriel de cette région s'appuie également sur le rôle actif des promoteurs de tailles petite et moyenne, qui emploient une diversité de tactiques informelles de négociation.

3. Les promoteurs des projets de taille petite et moyenne : négociations informelles et consensus locaux

**Monsieur N., enseignant-chercheur à l'Université des études économiques de
Hô Chi Minh Ville, le 29 mai 2017**

« L'écosystème immobilier du Vietnam est caractérisé par une subdivision en deux types d'acteurs économiques principaux : les grandes firmes et les promoteurs de taille petite et moyenne. [...] Seules les grandes firmes, qui sont proches des groupes d'intérêts et des ministères, semblent se doter d'un pouvoir politique et financier capable d'influencer des programmes de développement. »

Cet extrait dresse un portrait général des promoteurs immobiliers au Vietnam. Si les grandes firmes, en usant de leurs forces financières et de leurs influences politiques, peuvent directement négocier avec les autorités provinciales et nationales, les promoteurs de tailles petite et moyenne doivent adopter des tactiques informelles. Ces promoteurs se dotent de leviers de financement moins conséquents, ce qui leur permet de développer des zones urbaines nouvelles de taille modeste, se composant chacune de quelques centaines de

logements. Dotés d'équipements moins sophistiqués, les condominiums et les maisons-compartiments construits par ces promoteurs sont souvent vendus à une clientèle issue des couches les plus modestes de la classe moyenne métropolitaine.

Contraints par des capacités de financement limitées, les promoteurs de tailles petite et moyenne adoptent plusieurs tactiques de négociation avec les pouvoirs locaux dans le but de faciliter l'implantation de leurs projets. Les négociations entamées par ces promoteurs sont centrées autour de l'approbation technique et juridique de l'implantation d'un projet. Les tâches sont multiples, allant de modifications techniques pour rendre compatibles les projets avec les schémas locaux et permettre l'approbation des permis de construire. Les services de gestion urbaine de districts jouent à ce dernier stade un rôle déterminant.

Pour construire une zone urbaine nouvelle, un promoteur doit préalablement négocier avec le district et le sous-district, où se trouve le projet immobilier, ainsi qu'avec la police locale afin d'accélérer les procédures d'indemnisation et d'acquisition de terrains. En contrepartie, les promoteurs participent à la modernisation d'infrastructures préexistantes et à la construction de nouvelles routes. Ces opérations font partie de la politique « terre contre infrastructures », une stratégie clé promue par les autorités locales dans le but d'acquérir de nouveaux financements.

De manière informelle, les promoteurs peuvent donner des enveloppes de commissions et de pot-de-vin aux fonctionnaires des services techniques et aux dirigeants de district pour accélérer les procédures. Les enveloppes sont également remises lors des inspections de chantier, des contrôles de normes de sécurité par la police locale et par les pompiers. Le montant peut varier de quelques centaines de milliers de dollars pour des contrôles de norme de sécurité à plusieurs dizaines de millions de dollars pour des inspections fiscales.

La dépendance des promoteurs de tailles petite et moyenne doit être relativisée. Lors de l'implantation de leurs projets, les grands promoteurs sont également contraints de se soumettre à ces normes « informelles ». Certains projets de tailles petite et moyenne sont en réalité appuyés par des pouvoirs politiques nationaux. La police nationale, l'armée et même les ministères appuient des promoteurs dans la réalisation de certains projets immobiliers. Le projet du condominium de la police nationale construit par la société privée Phu Cuong en est un cas exemplaire (**illustration 60**)⁵⁴⁹.

⁵⁴⁹ Entretien du 27 août 2018 avec Monsieur N., cadre supérieur à la société immobilière Phu Cuong (entretien co-organisé avec Hoang Tung VU et Truc Quynh ĐOAN).

Illustration 60. Le condominium de la police nationale du district 2, l'exemple d'un partenariat public-privé dans le domaine du développement urbain



Le condominium de la police locale du district 2 lors de la dernière phase de sa construction



Ouvert au débat et fier de son projet, le représentant de Phu Cuong (homme en chemise blanche de gauche) n'a pas hésité à partager avec notre équipe de recherche ses expériences en matière de négociations avec les autorités locales



Les dirigeants de Phu Cuong et les hauts fonctionnaires de la police nationale lors de la cérémonie de lancement du projet en 2014

Source : CafeLand, « Bán căn hộ chung cư bộ công an quận 2 » [Annonce : vente d'un appartement dans le condominium de la police nationale du district 2], <https://nhadat.cafeland.vn/ban-can-ho-chung-cu-bo-cong-an-quan-2-385338.html>chung, consulté le 13/10/2018 (photo 1) ; TRAN, Khắc Minh, photo prise en 2018 (photo 2) ; Phu Cuong Investment, « Khởi công dự án chung cư bộ công an » [La cérémonie de lancement du projet de condominium de la police nationale], <http://www.pci.com.vn/khoi-cong-du-an-chung-cu-bo-cong-an.html>, consulté le 13/10/2018 (photo 3).

Situé dans le sous-district Binh An du district 2, le condominium développé par la société Phu Cuong, dont la construction a débuté en 2013 (achevée en 2016), comprend 1 300 appartements. Parmi ces logements, 1 100 sont vendus aux familles de policiers à un prix « avantageux » (13 millions de dongs/m², environ 480 euros/m²). Pour rentabiliser le projet, les 200 appartements restants ont été vendus à des particuliers au prix du marché (de

18 à 19 millions de dongs/m² - environ 670 euros/m²). Plusieurs facteurs ont contribué à la réussite du projet de Phu Cuong.

La société a su saisir la conjoncture de l'économie nationale au début des années 2010. Le marché immobilier et foncier du Vietnam a connu une période de stagnation en 2013. Dans le but de dynamiser le marché, le gouvernement a mis en œuvre un programme de prêts destiné aux promoteurs immobiliers, intitulé « le prêt de 3 000 milliards de dongs » (environ 1,1 milliard d'euros). Pendant cette période, l'État a également mis en place un programme national visant à développer le secteur du logement social et à prix abordable. Phu Cuong a saisi cette opportunité avec la création du projet de condominium de la police nationale dans le district 2. Le statut de « logement à prix abordable » de ce projet a permis à Phu Cuong de bénéficier de ces deux politiques nationales.

Grâce au « prêt de 3 000 milliards de dongs » et à la politique du logement à prix abordable, les investissements de Phu Cuong dans ce projet ont été considérablement réduits. Ensuite, cette société a su mobiliser ses relations avec des échelons nationaux du pouvoir pour accélérer l'implantation de son projet. En premier lieu, la relation étroite entre Phu Cuong et certains hauts fonctionnaires de police a permis à cette entreprise de s'emparer d'un vaste terrain qui était avant 2013 un vieil entrepôt sous la propriété de la police nationale.

En second lieu, Phu Cuong a réussi à faire approuver son projet auprès du ministère de la Police, du Premier Ministre et du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville grâce à l'appui de ces hauts fonctionnaires. L'approbation du projet a créé de nombreux avantages pour cette société privée. Alors que l'accès à un prêt accordé par le gouvernement a été garanti, la police nationale a vendu le terrain à Phu Cuong à un prix avantageux. Durant la période 2013-2014, pendant laquelle le cadre juridique du projet n'était toujours pas approuvé, Phu Cuong a pu déjà commencer à élaborer le plan de ce condominium.

En troisième lieu, les négociations entre Phu Cuong et les comités de district et de sous-districts ont été particulièrement fructueuses. Le service local de gestion urbaine a réussi à inscrire le projet de Phu Cuong dans le schéma directeur du district 2. L'implantation du projet sur le territoire du sous-district Binh An a été largement facilitée par son Comité populaire. La police locale, les comités du district 2 et du sous-district Binh An ont participé aux opérations d'indemnisation et d'acquisition de terrains.

Dans le domaine du développement d'infrastructures, la participation financière de Phu Cuong a été également allégée grâce à ses relations avec les pouvoirs locaux. L'insertion du projet par le service de gestion urbaine du district dans une zone d'habitats de faible

hauteur a nécessité l'implantation de nouveaux équipements techniques. Le Comité populaire du district n'a pourtant pas contraint Phu Cuong à participer à ces opérations. Concernant les routes reliant le projet aux axes principaux, Phu Cuong n'a contribué qu'à 40 % du budget requis. Le reste a été pris en charge par le district. En conséquence, Phu Cuong a investi de 30 à 35 milliards de dongs (de 1,1 à 1,3 million d'euros) dans le domaine des infrastructures, une somme considérablement réduite par rapport à d'autres projets⁵⁵⁰.

Phu Cuong, une entreprise originaire de la province de Kiên Giang⁵⁵¹, représente l'un des cas exemplaires montrant comment les promoteurs de tailles petite et moyenne parviennent à créer des conditions propices pour leurs projets, par le biais de négociations informelles. Grâce à leurs relations positives développées avec le district 2 et avec la police nationale, les dirigeants de Phu Cuong envisagent de se spécialiser dans le domaine du logement à prix abordable. Avec l'appui du Comité populaire du district et de ses services techniques, cette entreprise vise dans le futur à s'emparer des terrains disponibles dans le district 2.

Dans les périphéries des provinces voisines de Hô Chi Minh Ville, certains promoteurs comme Kim Oanh, Nam Long et Đât Xanh conduisent des opérations de rachat de terrains. Ces promoteurs de taille moyenne construisent principalement des condominiums et des maisons-compartiments à prix abordable. Comme à Phu Cuong, ces promoteurs locaux emploient des tactiques informelles de négociation pour accélérer l'approbation de leurs projets.

En parallèle des négociations avec les pouvoirs locaux, les promoteurs emploient également une large gamme de tactiques informelles de manière plus spontanée. Il s'agit, dans la plupart des cas, d'enveloppes de commissions et de pots-de-vin discrètement glissés aux fonctionnaires locaux, lors des inspections mensuelles ou annuelles.

⁵⁵⁰ Avant l'implantation du projet, l'entrepôt de la police nationale n'était pas relié aux réseaux d'infrastructures locaux. Dans les faits, le raccordement des réseaux égoutier, électrique et d'approvisionnement en eau du projet à ceux du district a été entièrement pris en charge par Phu Cuong. Ces investissements représentent une partie importante du budget de 35 milliards de dongs destiné aux infrastructures techniques.

⁵⁵¹ Avant le projet du condominium de la police nationale, Phu Cuong a créé certaines zones urbaines nouvelles à Kiên Giang. Il s'agit majoritairement de projets de maisons-compartiments modernisées.

**Monsieur T., chef de projet de la société du BTP Hoa Binh Group,
le 27 août 2017**

« Dans le secteur du BTP, les pots-de-vin font partie de notre quotidien sur les chantiers. Les enveloppes, qui contiennent de quelques centaines de milliers à quelques millions de dongs, sont remises aux équipes d'inspection de manière systématique. [...] En plus, nous devons inviter ces fonctionnaires dans des restaurants à la fin de leurs inspections. [...] Grâce à ces pratiques, les autorités ferment les yeux sur les problèmes techniques des chantiers. »

Hoa Binh Group est l'une des premières firmes vietnamiennes pionnières dans le secteur du BTP. Cette société participe à de multiples projets de promotion immobilière, allant de la construction de centres commerciaux à celle de condominiums de grande hauteur. Hoa Binh Group commence à investir dans la promotion immobilière ces dernières années avec la création de la filiale Tiên Phat. Cette filiale s'était impliquée en 2017 dans plus de 80 projets immobiliers.

**Monsieur P., directeur financier de l'entreprise Lucky Star,
le 27 août 2018**

« Nous remettons tous les mois des enveloppes qui contiennent environ 500 000 dongs (environ 18 euros) à la police locale. En l'absence de ces pots-de-vin, la police peut multiplier les inspections des normes de sécurité dans le but de nous embêter. [...] Nous donnons à peu près la même chose aux pompiers du sous-district. Grâce à ces enveloppes, les pompiers et la police vont intervenir rapidement en cas d'incendie, de grèves ou d'émeutes. [...] Quant aux inspections fiscales, les choses deviennent plus délicates. Pour le service des impôts du district, nous remettons une enveloppe contenant environ 100 millions de dongs (environ 3700 euros) lors de l'inspection annuelle. D'ailleurs, notre service comptable doit créer volontairement des fautes et les présenter aux inspecteurs. Nous recevons volontairement des amendes, qui vont permettre de combler le budget du district de Binh Chanh. [...] Les enveloppes remises aux inspecteurs du service audit de l'État sont plus conséquentes. En contrepartie, ces inspecteurs ferment les yeux sur les problèmes de nos comptes. Dans certains cas, les inspecteurs peuvent proposer à une entreprise des solutions « illégales » qui permettent d'alléger les impôts de cette dernière. J'ai entendu parler de falsification de documents fiscaux par les inspecteurs dans ce but. »

Lucky Star est une entreprise vietnamienne spécialisée dans la production de câbles électriques. L'usine principale de l'entreprise est située à proximité de la zone industrielle Lê Minh Xuân, dans le district de Binh Chanh de Hô Chi Minh Ville. À partir des années 2010, l'entreprise a investi également dans la production d'ampoules led avec la

création de la filiale Lucky led. Dans le futur, la direction de l'entreprise envisage de délocaliser l'ensemble des activités productives dans la province de Tiên Giang, dans le delta du Mékong.

Ces deux extraits présentent les tactiques informelles les plus emblématiques employées par les entreprises dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville. Il existe ainsi une interdépendance bénéfique entre les pouvoirs publics et les promoteurs. En facilitant l'implantation de projets, les pouvoirs locaux s'octroient de nouvelles sources de revenus, pour la plupart informelles. À la limite de l'illégalité, les tactiques informelles de négociation employées par les entreprises favorisent indirectement des pratiques d'abus de pouvoir et de détournement de fonds publics chez les autorités. L'alliance public-privé, permettant d'encourager le développement du secteur de l'immobilier, est à l'origine de l'apparition d'une nouvelle forme d'informalité, institutionnalisée et normalisée.

Dans le contexte d'émergence contemporain, les rapports de force entre les acteurs de développement connaissent des mutations en profondeur qui remettent en cause les ordres relationnels préexistants. Du renforcement des acteurs civils à la réinvention du rôle des échelons du pouvoir public, la frontière entre le public et le privé s'efface au gré d'une multiplication de relations d'interdépendance entre les acteurs. En effet, de nouvelles formes d'informalité apparaissent. D'une part, certains groupes de population emploient des pratiques informelles dans leur lutte contre l'alliance autorité-promoteur. D'autre part, une informalité institutionnalisée s'est créée dans le cadre des consensus formés entre les échelons du pouvoir et les acteurs économiques. Les dynamiques des acteurs contribuent finalement à une fragmentation des logiques et des situations de développement à plusieurs échelles.

Chapitre VI

La fragmentation du territoire régional sous l'effet de la métropolisation

Le développement des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville conduit à l'émergence d'une configuration polycentrique. La métropole de Hô Chi Minh Ville reste aujourd'hui le pôle majeur de commandement qui exerce une influence déterminante sur les provinces voisines. Mais la formulation des politiques de développement par les comités populaires de province, qui mettent l'accent sur la compétitivité, conduit aussi à l'émergence de nouveaux pôles de croissance.

À l'échelle de la région de Hô Chi Minh Ville, ces dynamiques de développement jouent un rôle fondamental dans l'émergence de certains territoires qui sont dotés de forts potentiels économiques. Les axes de développement réunissent les territoires les plus développés de cette région urbaine dans des dynamiques fédératrices, qui s'appuient sur des liens de concurrence et de complémentarité.

Ce chapitre décrypte trois dynamiques fondamentales qui conditionnent l'émergence des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville. Sous l'effet de la métropolisation, les axes de développement préexistants se renforcent, grâce aux nouvelles dynamiques spatio-économiques générées par l'industrialisation et l'implantation des mégaprojets urbains. Le rectangle de développement formé entre Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau représente un cas exemplaire de ce processus. Deuxièmement, de nouveaux axes et pôles de croissance émergent et permettent d'intégrer les périphéries dans la métropolisation de ce rectangle de développement. En conservant des liens de complémentarité avec les pôles originels de développement, ces nouveaux axes s'étendent vers des territoires jusque-là restés à l'écart de la métropolisation. Le développement rapide de Binh Duong et ses stratégies de coopération interprovinciale s'inscrivent aussi dans une logique de polycentrisme régional.

Par contraste, le renforcement des axes de développement conduit à la marginalisation de certains territoires. Les provinces frontalières (Tây Ninh, Binh Phuoc) et du delta du Mékong (Tiên Giang, Long An) s'enfoncent dans un décalage de développement par rapport à leurs provinces voisines économiquement avancées. Les dynamiques de métropolisation accentuent le morcellement du territoire régional.

Une analyse centrée sur les pôles et les axes de développement permettra par conséquent d'élaborer une typologie des territoires de la région de Hô Chi Minh Ville. Les perspectives de développement et d'intégration régionale de ces territoires seront également abordées, en prenant en compte le rôle déterminant de certains mégaprojets métropolitains. La démarche de questionnement et d'analyse du chapitre s'appuie sur un corpus de travaux scientifiques centrés sur la construction des régions métropolitaines d'Asie orientale.

I. La recomposition des axes de développement de la région de Hô Chi Minh Ville

L'État vietnamien a élaboré dès les années 1990 des politiques de développement régional dans l'objectif de renforcer les liens de coopération et d'atténuer les disparités entre les provinces⁵⁵². La création des « régions économiques clés » à la fin des années 1990 représente l'une des mesures phares de la politique d'équilibrage territorial du Vietnam.

La mise en place de nouvelles stratégies de construction régionale et d'industrialisation conduit principalement à une concentration des activités manufacturières dans les plus grandes agglomérations du pays⁵⁵³. La création de la Région économique clé du Sud en 1998 réunit les huit provinces de la région de Hô Chi Minh Ville dans une dynamique fédératrice de développement. Même si l'État a mis en place de nouveaux outils de construction régionale, le rôle des provinces reste déterminant dans le développement économique⁵⁵⁴. En l'absence de mécanismes efficaces de coordination régionale, la concurrence entre les provinces s'accroît et morcelle par conséquent le territoire national.

Au moment de la création de la Région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville en 2008 par le ministère de la Construction, ce territoire appuie son développement principalement sur le dynamisme de la dorsale Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau (**carte 24**). Grâce à l'industrialisation et à la modernisation de ses

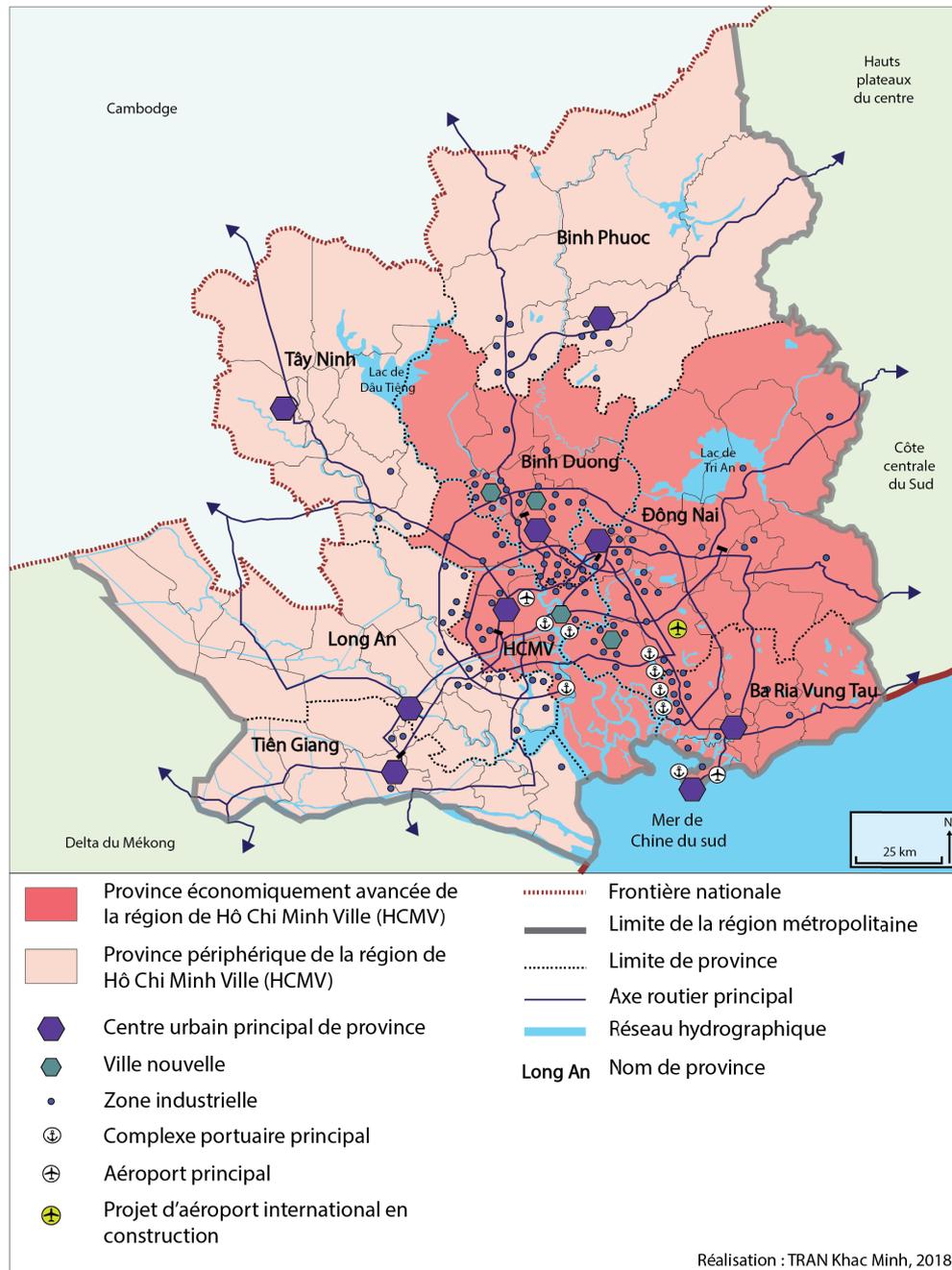
⁵⁵² Futaba, Ishizuka, « Economic Integration and Changes in Industrial Location in Vietnam », in I. Kuroiwa, dir., *Spatial Statistics and Industrial Location in CLMV: an Interim Report*, Chiba, Ide-Jetro, 2010, p. 8, 9 et 10.

⁵⁵³ Sakata, Shozo, « Clusters of Modern and Local Industries in Vietnam », in I. Kuroiwa, dir., *Spatial Statistics and Industrial Location in CLMV: an Interim Report*, Chiba, Ide-Jetro, 2010, p. 1-20 ; Pham, Thi Thanh Hồng et Nguyễn, Binh Giang, « Industrial Clustering Policy and Economic Restructuring in Vietnam », in *Proceedings of the International Conference on Enterprises Challenges: How to Overcome Economic Crisis*, Hanoi, Hanoi University of Science and Technology, 2012, p. 252-261 ; Truong, Chi Binh, « Factors of Agglomeration in Vietnam and Recommendation », in M. Ariff, dir., *Analysis of Industrial Agglomeration, Production Networks and FDI Promotion*, Chiba, Ide-Jetro, 2008, p. 155-189 ; McGee, Terry G., « The Urban Future of Vietnam », Liverpool, *Third World Planning Review*, 1995, 17, p. 269 et 271.

⁵⁵⁴ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 23, 50 et 51.

infrastructures, la région de Hô Chi Minh Ville est aujourd’hui le territoire le plus économiquement avancé et le mieux intégré aux circuits mondiaux⁵⁵⁵.

Carte 24. Le déséquilibre urbain et économique entre les provinces économiquement avancées et les provinces périphériques de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

⁵⁵⁵ Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 341 et 342.

Dans le cadre du schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville, le ministère de la Construction présente une stratégie visant à favoriser un développement polycentrique⁵⁵⁶. Les axes reliant le centre originel aux nouveaux pôles de croissance peuvent contribuer à articuler et à rééquilibrer le développement de cette région urbaine. Au contraire de Hô Chi Minh Ville et de ses voisins, la création de nouveaux pôles de croissance dans les provinces périphériques s'inscrit rarement dans des logiques de métropolisation. L'intérêt de cette partie se situe dans une analyse centrée sur l'interaction entre les pôles originels et les axes émergents de développement.

En l'absence d'une gouvernance métropolitaine efficace, la structuration des axes de développement de cette agglomération s'appuie sur quatre moteurs principaux : la création d'un réseau régional de zones industrielles, l'urbanisme de projet, les mégaprojets d'infrastructures régionales, et les stratégies de compétition et de coopération des provinces.

La construction de la région de Hô Chi Minh Ville et de celle de nombreuses agglomérations d'Asie orientale partagent des caractéristiques communes. L'intégration dans la mondialisation joue un rôle déterminant dans l'émergence des régions métropolitaines asiatiques. Les flux de capitaux et d'échanges commerciaux sont une force motrice dans l'industrialisation et dans le développement de nouveaux secteurs tertiaires mondialisés dans les régions métropolitaines d'Asie⁵⁵⁷. La création d'un réseau vaste de zones industrielles dans la région de Hô Chi Minh Ville témoigne essentiellement de ce phénomène. Les zones industrielles du Vietnam jouent un rôle de relais permettant d'intégrer l'économie nationale aux circuits mondialisés.

La modernisation et la densification des réseaux régionaux de transport représentent un facteur fondamental qui détermine l'émergence d'une aire métropolitaine. Les corridors de transport relient les centres originels de développement aux espaces périurbains émergents. Le déploiement de nouvelles modalités de transport de masse permet de faciliter les déplacements pendulaires de la population. Les fronts de métropolisation structurés autour des infrastructures de transport et de nouveaux pôles de croissance contribuent à la création des *desakota*, qui jouent un rôle d'interface entre les métropoles et leurs arrière-

⁵⁵⁶ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, 237 p.

⁵⁵⁷ McGee, Terry G., « Urbanization in an Era of Volatile Globalization: Policy Problematics for the Twenty-first Century », Berlin, *Workshop on Development Issues in the Twenty-first Century*, 1998, p. 128 et 129 ; Gavin, Jones et Douglass, Mike, *Mega-urban Regions in Pacific Asia: Urban Dynamics in a Global Era*, Singapour, Nus Press, 2008, 376 p.

pays⁵⁵⁸. Reliés aux pôles de croissance d'une région urbaine, les *desakota* jouent le rôle d'interface entre la métropole et le milieu rural, avec l'introduction d'activités industrielles au sein d'une économie précédemment dominée par l'agriculture. La restructuration sectorielle de l'économie des *desakota* provoque en parallèle de nouvelles recompositions socio-démographiques. Si une partie des habitants locaux ont commencé à travailler dans des usines, nouvellement créées dans les zones industrielles, d'autres, attirés par les villes, quittent la campagne. Enfin, les infrastructures de transport d'envergure, ainsi que la généralisation des modes individuels de transport comme les motos, permettent de relier les *desakota* aux pôles de développement.

Les axes de développement s'étendent également au gré des dynamiques de l'urbanisme de projet. La multiplication de nouvelles formes bâties mondialisées, comme les centres commerciaux, les condominiums et les aéroports internationaux dans les périphéries, conduit à la transformation du régime de production urbaine des agglomérations⁵⁵⁹. Cette transformation paysagère des périphéries métropolitaines s'inscrit non seulement dans une logique d'intégration dans la modernité internationale, mais aussi dans celle d'une concurrence entre les métropoles⁵⁶⁰.

La structuration des axes régionaux de développement sous l'effet de l'urbanisme de projet est à l'origine de multiples mutations sectorielles de l'économie métropolitaine. La conversion foncière dans les périphéries métropolitaines s'accélère sous l'effet d'un déploiement de nouvelles activités productives. Les exemples similaires en Asie orientale sont multiples. La construction de la région métropolitaine de Surabaya en Indonésie s'appuie sur celle d'un axe d'urbanisation et d'industrialisation, qui relie le littoral aux espaces continentaux⁵⁶¹. En Malaisie, la construction du *Multimedia Super Corridor* s'inscrit dans une stratégie de développement du secteur des nouvelles technologies, qui contribue à renouveler en profondeur l'économie métropolitaine de Kuala Lumpur⁵⁶².

⁵⁵⁸ McGee, Terry G., « The Emergence of “Desakota” Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25 ; Forbes, Dean, « Metropolis and Mega Urban Region in Pacific Asia », Hoboken, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 1997, 88, p. 463.

⁵⁵⁹ Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau “régime de production urbaine” », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 373-396.

⁵⁶⁰ Franck, Manuelle et Sanjuan, Thierry, « L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 14.

⁵⁶¹ Franck, Manuelle, « Diffusion spatiale de l'urbanisation et de l'industrialisation et formation d'une région urbaine : le cas de Surabaya, en Indonésie », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671-672, p. 69-92.

⁵⁶² Bunnell, Tim, *Malaysia, Modernity and the Multimedia Super Corridor : a Critical Geography of Intelligent Landscapes*, Londres/New York, Routledge, 2004, 224 p ; Bunnell, Tim, Morshidi, Sirat et Barter, Paul, « Kuala Lumpur Metropolitan Area. A Globalizing City-Region », Londres, *Cities*, 2002, 5, p. 357-370.

En l'absence d'un mécanisme efficace de gouvernance métropolitaine, les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville, dotées d'une autonomie décisionnelle importante, sont aujourd'hui l'acteur principal de l'émergence des corridors de développement. Dotées de nouvelles compétences décisionnelles et économiques, les provinces jouent un rôle croissant dans plusieurs domaines, allant de la promotion foncière⁵⁶³ aux services publics⁵⁶⁴.

La mise en place de stratégies de développement par les provinces conduit à l'émergence de nouveaux liens de coopération, d'interdépendance et de concurrence au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. Les interactions entre les provinces, qui se complexifient de plus en plus, s'accroissent sous l'effet de la création de nouveaux axes régionaux de développement. Les provinces de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau cherchent non seulement à profiter du dynamisme de Hô Chi Minh Ville, mais aussi à entrer en concurrence avec ce dernier. De nouveaux liens de coopération se tissent entre Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau. Ces dynamiques entraînent, comme dans le cas de la province frontalière de Binh Phuoc, le développement de territoires jusque-là restés marginaux dans la métropolisation.

Dans le but de mettre l'accent sur les caractéristiques spécifiques des axes de développement, ce chapitre analyse les dynamiques spatiales qui émergent sous l'effet de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. Les complexes industriels, les infrastructures techniques d'envergure régionale (autoroutes, ports) et les zones urbaines nouvelles sont placés au centre de notre analyse. L'émergence de pôles urbano-industriels ainsi que l'apparition de nouveaux liens de concurrence et d'interdépendance au sein de cette région urbaine sont révélatrices de la métropolisation au Vietnam.

1. Le rectangle de développement de Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau : entre renforcement et rééquilibrage

Le rôle de Hô Chi Minh Ville et de ses provinces voisines dans le développement du Vietnam est confirmé bien avant l'ouverture du pays à la fin des années 1980. Pendant de guerre du Vietnam (1954-1975), l'agglomération urbaine de Saigon, qui englobe la capitale sudiste et les secteurs urbanisés de la province de Gia Định, a été reliée à la ville industrielle de Biên Hoa par l'autoroute Saigon-Biên Hoa (actuellement la route nationale n° 52).

⁵⁶³ Nguyen Leroy, Marie Lan, « Le pacte entre pouvoir central et autorités locales », in M. L. Nguyen Leroy, dir., *Les enjeux de la nouvelle réforme foncière au Vietnam*, Bangkok, Irasec, p. 57-68.

⁵⁶⁴ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 29, 30, 31 et 32.

Au début des années 1970, l'agglomération de Saigon a compté jusqu'à 3,3 millions d'habitants, représentant alors 17 % de la population de la République du Sud-Vietnam⁵⁶⁵. La ville de Biên Hoa est considérée par le régime sudiste comme le pôle manufacturier principal du pays, où les premières zones industrielles du Vietnam ont été construites. Grâce à son importance démographique et ses infrastructures modernes, l'axe Saigon-Biên Hoa se trouvait au centre des dynamiques de développement de la République du Sud-Vietnam pendant la période 1954-1975.

À partir des années 1990, les provinces de Binh Duong et de Ba Ria Vung Tau sont progressivement intégrées à l'axe originel Saigon-Biên Hoa, qui relie aujourd'hui Hô Chi Minh Ville à la partie septentrionale de la province de Đông Nai⁵⁶⁶. L'industrialisation et l'intégration à l'international contribuent à creuser des écarts importants de développement entre ces quatre provinces et les provinces frontalières (Tây Ninh et Binh Phuoc) et du delta du Mékong (Tiên Giang et Long An). Les inégalités entre ces deux territoires sont particulièrement marquantes à travers les trois aspects suivants : les zones industrielles, les infrastructures de transport et l'urbanisation.

En 2016, la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville représente 34 % de la population urbaine du Vietnam (10,88 millions d'habitants) avec un taux d'urbanisation dépassant les 55 %, contre une moyenne nationale de 34,5 %⁵⁶⁷. La répartition de la population urbaine de cette région se caractérise par des disparités profondes entre les provinces économiquement avancées et les provinces périphériques (**cartes 25 et 26**)⁵⁶⁸.

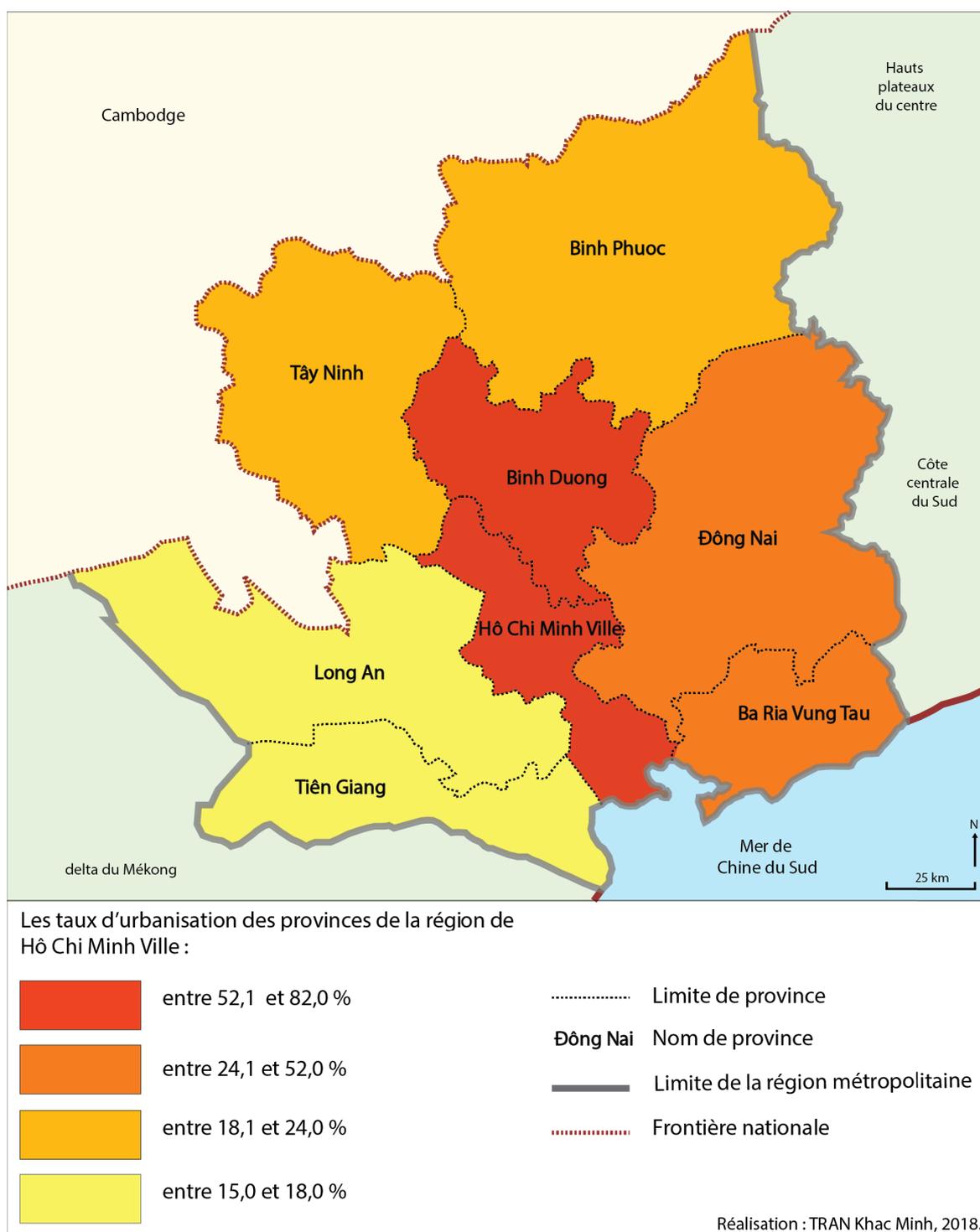
⁵⁶⁵ Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, p. 23.

⁵⁶⁶ La dorsale industrielle originelle de la région de Hô Chi Minh Ville regroupe les districts orientaux de la ville-province (district 2, 9 et de Thu Đức), les districts de l'ouest et du sud-ouest de Đông Nai (Thống Nhất, Long Thanh, Nhon Trach et la ville de Biên Hoa), les districts du nord-ouest et du sud-ouest de Ba Ria Vung Tau (Tân Thanh, les villes de Ba Ria et de Vung Tau) et les districts du centre et du sud de Binh Duong (Di An, Thuận An, Bêl Cat, Tân Uyên et la ville de Thu Dầu Môt). Afin d'appréhender les inégalités de développement entre les territoires, les districts ruraux et périphériques seront également pris en compte dans les analyses. Le rectangle de développement de la région de Hô Chi Minh Ville s'étend sur l'intégralité du territoire de ses quatre provinces les plus développées.

⁵⁶⁷ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 87.

⁵⁶⁸ Dans l'objectif de rendre cohérente la démarche analytique, les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville sont subdivisées en deux catégories. Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau représentent « les provinces économiquement avancées » de cette région. Les provinces frontalières de Tây Ninh et de Binh Phuoc, ainsi que celles de Long An et de Tiên Giang, qui appartiennent géographiquement au Delta du Mékong, sont considérées comme « les provinces périphériques ».

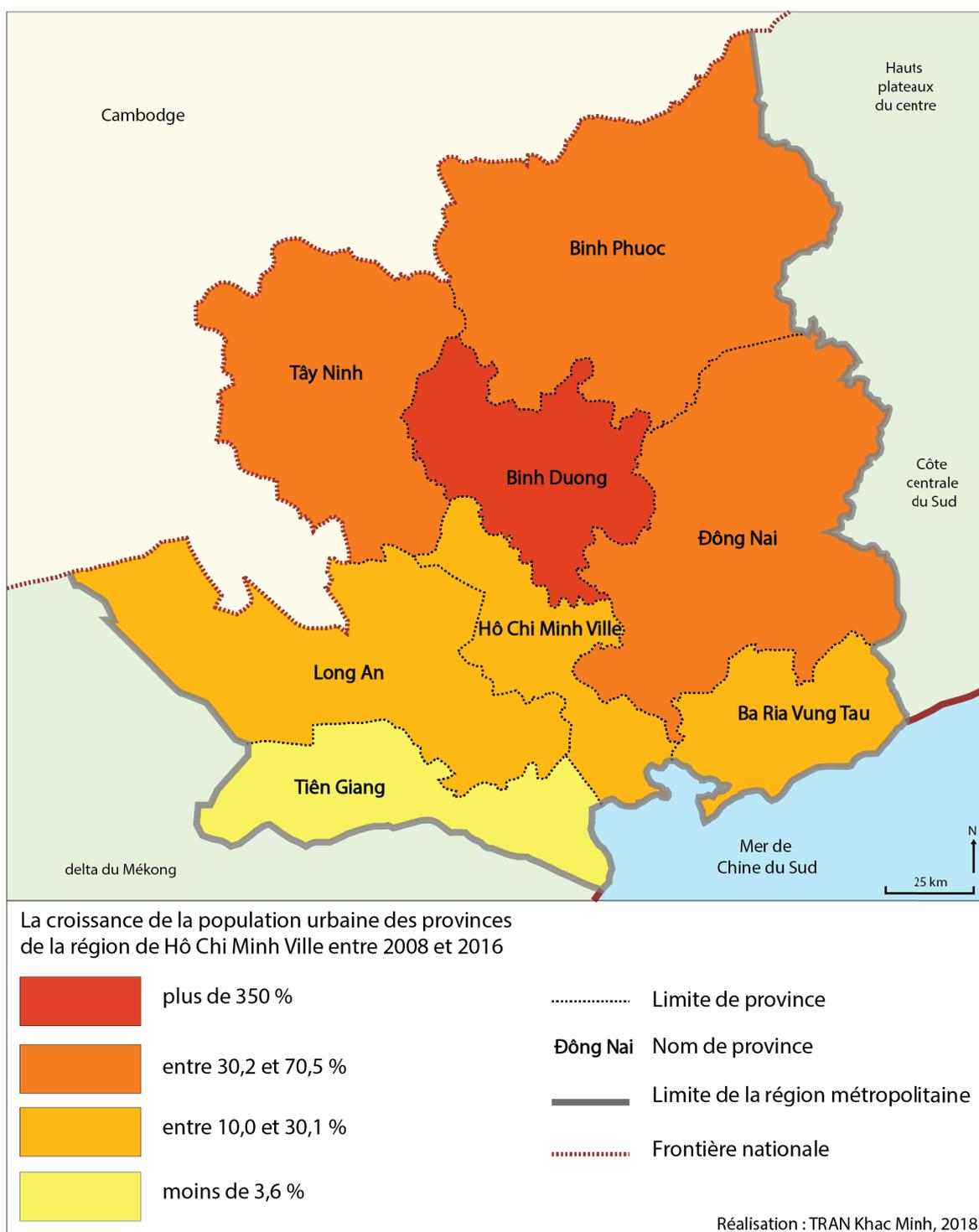
Carte 25. Les différents niveaux d'urbanisation des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 87.

L'urbanisation conduit à une transformation profonde de la structure socio-démographique des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville. Néanmoins, l'ampleur de ce phénomène est à relativiser. Les comités populaires attribuent aussi de manière arbitraire le statut de district urbain aux territoires ruraux dans le but de remplir des objectifs élaborés dans les programmes de développement socio-économique. Cette pratique contribue à une augmentation artificielle de la population urbaine.

Carte 26. L'évolution de la population urbaine de la région de Hô Chi Minh Ville entre 2008 et 2016



Source : Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 87.

La croissance de la population urbaine de Binh Duong entre 2008 et 2016 représente un cas exemplaire de la manipulation statistique et administrative exercée par les autorités provinciales. Dans les années 2000, les limites administratives des districts du centre de Binh Duong ont été modifiées, ce qui a conduit à la création de deux nouveaux districts urbains. L'inclusion des habitants de ces districts dans les calculs a en partie contribué à la croissance exceptionnelle de la population urbaine de Binh Duong pendant cette période. En réalité, une partie importante du centre de Binh Duong reste peu urbanisée.

Les quatre provinces économiquement avancées polarisent 90,6 % de la population urbaine de la région de Hô Chi Minh Ville. Le taux d'urbanisation de ce territoire atteint 68,7 % en 2016, contre 19,2 % en moyenne pour les quatre provinces périphériques de Tây Ninh, de Binh Phuoc, de Long An et de Tiên Giang⁵⁶⁹

Il existe également des écarts importants au sein des provinces économiquement avancées. Hô Chi Minh Ville polarise 68 % de la population urbaine de ce territoire (6,74 millions d'habitants) (**tableau 15**). La ville-province et Binh Duong sont caractérisés par des taux d'urbanisation exceptionnellement forts (respectivement 81,2 % et 76,5 %), qui dépassent largement ceux de leurs voisins (35 % pour Đông Nai et 51,4 % pour Ba Ria Vung Tau).

Tableau 15. La population urbaine des quatre provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville

	Population urbaine (millions d'habitants)	Taux d'urbanisation (%)
Hô Chi Minh Ville	6,74	81,2
Binh Duong	1,53	76,5
Đông Nai	1,04	35
Ba Ria Vung Tau	0,56	51,4

Source : Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 86 et 87.

L'importance déterminante des quatre provinces économiquement avancées se caractérise non seulement par un poids démographique prédominant, mais aussi par un développement urbain et industriel remarquable. Leur industrialisation se distingue de celle de leurs voisins périphériques à travers deux aspects.

Premièrement, il existe un décalage de calendrier dans la création des zones industrielles de ces deux groupes de provinces. La première ceinture industrielle de la région, dont le développement date des années 1990, se structure sur un territoire délimité par Hô Chi Minh Ville, les districts du sud de Binh Duong, Biên Hoa et la ville nouvelle de Nhon Trach (Đông Nai). À partir des années 2000, la deuxième vague d'industrialisation conduit à l'émergence de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau, qui suit la route nationale n° 51 et ainsi que la construction des villes nouvelles de My Phuoc et Binh Duong (Binh Duong).

⁵⁶⁹ Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, p. 87.

Le développement de la première et de la deuxième ceinture industrielle contribue également à accélérer l'industrialisation des provinces périphériques. Les zones industrielles de Long An, de Tiền Giang et de Tây Ninh, qui sont créées à partir des années 2000, se trouvent essentiellement dans les districts limitrophes de Hô Chi Minh Ville. L'élargissement des ceintures industrielles préexistantes vers les provinces périphériques représente une nouvelle dynamique de métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville.

Deuxièmement, l'ampleur de l'industrialisation de Hô Chi Minh Ville et de ses voisins dépasse considérablement celle des provinces périphériques (**carte 27**). Les quatre provinces les plus développées regroupent 93 zones industrielles contre 34 pour leurs voisins périphériques. En 2014, la surface destinée aux zones industrielles de la région métropolitaine s'élève à 37 498 ha, dont les quatre provinces économiquement avancées occupent 26 713 ha (71,2 %) ⁵⁷⁰.

L'industrialisation s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les infrastructures logistiques et urbaines. Les zones industrielles sont implantées dans les quatre types de territoires suivants : les secteurs longeant les axes routiers principaux (routes, nationales, autoroutes, périphériques régionaux), les complexes portuaires, les villes nouvelles et les zones urbaines densément peuplées.

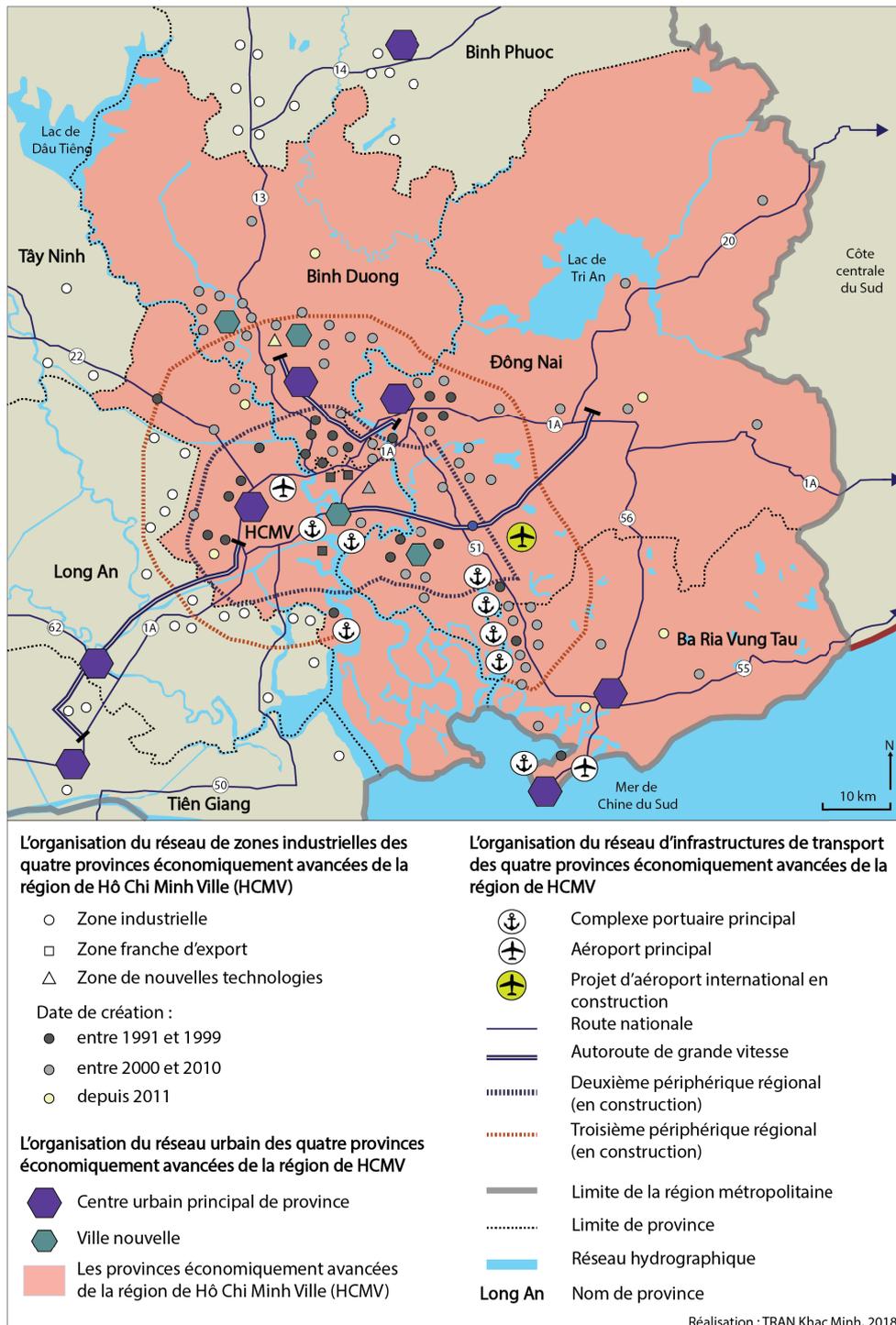
Selon les estimations du ministère de la Construction ⁵⁷¹, la surface urbanisée de la région de Hô Chi Minh Ville va atteindre 184 588 ha en 2020 (5,1 % de la superficie totale), contre 110 000 en 2014. Les quatre provinces centrales se trouvent au cœur de cette urbanisation rapide. En 2020, ces provinces vont occuper 85,7 % de la surface urbanisée de l'ensemble de la région métropolitaine, soit équivalente, de 158 245 ha.

La création de nouveaux pôles urbains joue un rôle déterminant dans le processus de rééquilibrage territorial du rectangle de développement Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Dông Nai-Ba Ria Vung Tau. Les villes nouvelles, dont deux se trouvent à Binh Duong, une à Hô Chi Minh Ville et une à Đông Nai, participent à un processus de rééquilibrage territorial et de redéploiement fonctionnel dans cette région urbaine. Ces nouveaux pôles urbains permettent non seulement de créer de nouveaux fronts d'urbanisation mais aussi d'articuler les corridors urbains préexistants.

⁵⁷⁰ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496 et 497.

⁵⁷¹ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 487.

Carte 27. L'organisation du réseau urbano-industriel des provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

Le territoire urbano-industriel des provinces économiquement avancées peut être subdivisé en trois composantes principales. Premièrement, Hô Chi Minh Ville joue un rôle de centre de commandement régional. Deuxièmement, Binh Duong et Đông Nai forment un corridor urbano-industriel qui concentre une part majoritaire du secteur secondaire de la région. Troisièmement, les territoires côtiers de Ba Ria Vung Tau deviennent aujourd'hui le pôle logistique principal de la région métropolitaine.

Premièrement, la ville nouvelle de Thu Thiêm, qui s'étend sur 657 ha⁵⁷², contribue à accélérer l'urbanisation des districts orientaux de Hồ Chí Minh Ville (districts 2, 9 et de Thu Đức). Ce projet contribue à articuler les liens spatiaux et économiques entre Hồ Chí Minh Ville et les pôles urbains de l'est du rectangle de développement. Grâce à l'autoroute Hồ Chí Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây et la route nationale n° 51, la liaison entre Thu Thiêm, la ville nouvelle de Nhơn Trạch et le futur aéroport de Long Thanh de Đồng Nai est considérablement améliorée. L'axe Thu Thiêm-Nhon Trạch-Long Thanh permet en conséquence d'accélérer le développement des territoires orientaux des quatre provinces économiquement avancées (**carte 27**).

Deuxièmement, les villes nouvelles de Binh Duong et de My Phuoc, qui s'étendent respectivement sur 1 124⁵⁷³ et sur 3 200 ha⁵⁷⁴, constituent un nouveau front d'urbanisation pour Binh Duong. Reliées à Hồ Chí Minh Ville et à Biên Hoa (Đồng Nai) par la route nationale n° 13 et par l'autoroute My Phuoc-Tân Vạn, ces deux villes nouvelles font partie d'un nouvel axe sud-nord de développement de la région métropolitaine.

Troisièmement, la ville nouvelle de Nhơn Trạch, dont le développement reste limité, peut contribuer à améliorer les liens entre Biên Hoa, Ba Rịa et la ville de Vũng Tàu. L'articulation entre ces trois pôles urbains permet de créer un nouvel axe de développement en direction du littoral.

Les centres urbains préexistants du rectangle Hồ Chí Minh Ville-Binh Duong-Dồng Nai-Ba Rịa Vũng Tàu évoluent quant à eux en profondeur. Alors que le pôle urbano-industriel de Biên Hoa se lie à la ville nouvelle de Nhơn Trạch en formant un corridor de développement nord-sud au sein de la province de Đồng Nai, les villes de Ba Rịa et de Vũng Tàu se développent respectivement comme pôle touristique et centre logistique de la région de Hồ Chí Minh Ville. Reliée directement aux complexes portuaires de Thị Vai-Cái Mep, la ville de Ba Rịa voit l'implantation de nombreux projets immobiliers et d'édifices administratifs. La ville de Vũng Tàu est aujourd'hui l'un des plus grands pôles touristiques du Sud du Vietnam. Quant à la province de Binh Duong, la ville de Thủ Dầu Một forme avec les villes nouvelles de Binh Duong et de My Phuoc une agglomération au nord de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville.

⁵⁷² Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2).

⁵⁷³ Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, *Binh Duong New City, Vietnam. Master Plan Review and Urban Design*, Thủ Dầu Một, Becamex, p. 11.

⁵⁷⁴ Becamex, « Khu công nghiệp Mỹ Phước » [Zone industrielle de My Phuoc], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/my-phuoc-industrial-park>, consulté le 20/11/2018.

L'urbanisation des quatre provinces économiquement avancées bénéficie également de la modernisation des infrastructures de transport. En parallèle des routes nationales préexistantes, la construction de certaines infrastructures d'envergure articule les liens spatiaux entre les pôles de développement. Ce territoire pris dans son ensemble est doté de deux périphériques régionaux, de trois autoroutes, et réunit la majorité des ports de la région, ainsi que deux aéroports internationaux, dont un en construction.

Tableau 16. Les nouvelles infrastructures routières de la région de Hô Chi Minh Ville

	Segment construit et mis en service en 2017	Longueur prévue
Deuxième périphérique régional	54,7 km	69,2 km
Troisième périphérique régional	19,8 km	89,3 km
Autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (CT01)	55 km	55 km
Autoroute My Phuoc-Tân Van	54,3 km	54,3 km
Autoroute Hô Chi Minh Ville-Trung Luong	40 km	40 km

Source : Décision 568/QĐ-TTg/2013, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation de la révision du programme de développement du secteur de transport de Hô Chi Minh Ville jusqu'au 2020 avec orientations pour 2030 ; Institut de Planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 498.

Le rectangle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Dông Nai-Ba Ria Vung Tau se distingue de ses voisins périphériques par un réseau routier particulièrement dense, qui est en cours de modernisation (**tableau 16** et **illustration 61**). Parmi les quatre périphériques régionaux de la région de Hô Chi Minh Ville, trois desservent les quatre provinces les plus développées. L'intégralité du premier périphérique est actuellement intégrée dans le réseau intra-urbain de Hô Chi Minh Ville et 79 % du deuxième périphérique est actuellement mis en service. Le troisième périphérique régional, dont 19,8 km ont été construits, est cofinancé par six provinces de la région de Hô Chi Minh Ville (à l'exception de Tây Ninh et de Binh Phuoc).

La construction du quatrième périphérique régional (198 km), qui permettra de relier les provinces périphériques de la région de Hô Chi Minh Ville, n'a toujours pas commencé. Le réseau routier des provinces périphériques s'appuie principalement sur les routes nationales préexistantes, qui se heurtent actuellement à de multiples problèmes de saturation et de dégradation.

Illustration 61. Les opérations de modernisation du réseau routier de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Dans le domaine du développement d'autoroutes à grande vitesse, les inégalités entre les provinces périphériques (Binh Phuoc, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang) et leurs voisins

économiquement avancés s'accroissent. Parmi les 149,3 km d'autoroutes de la région de Hồ Chí Minh Ville, 114,3 se trouvent sur le territoire des quatre provinces les plus développées. Dotées de quatre à huit voies, les autoroutes à grande vitesse et les périphériques régionaux permettent d'améliorer la liaison entre les centres urbains principaux de la région de Hồ Chí Minh Ville.

Dans un contexte de saturation des routes nationales préexistantes, les deuxième et troisième périphériques régionaux représentent deux axes routiers alternatifs permettant de relier les districts de Hồ Chí Minh Ville aux centres urbains de Đông Nai, de Bình Duong et de Ba Ria Vung Tau. L'autoroute Hồ Chí Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây assure une liaison rapide entre la ville nouvelle de Thu Thiêm, celle de Nhơn Trạch et les districts orientaux de Đông Nai. L'autoroute My Phuoc-Tân Van et celle de Hồ Chí Minh Ville-Trung Luong représentent les seuls axes à grande vitesse en direction du Nord et du delta du Mékong.

La construction de ces nouveaux axes routiers participe à un processus de rééquilibrage et de redéploiement fonctionnel entre Hồ Chí Minh Ville et les provinces voisines. Le renforcement des centres urbains secondaires, grâce à ces infrastructures routières, permettra non seulement de désengorger la métropole, mais aussi de créer de nouvelles activités industrielles et tertiaires dans les provinces voisines.

Tableau 17. Le volume des marchandises traitées dans les ports de la région de Hồ Chí Minh Ville et les prévisions pour 2030

	Volume moyen des marchandises traitées en 2015 (millions de tonnes)	Prévision du volume moyen des marchandises traitées en 2030 (millions de tonnes)
Hồ Chí Minh Ville	96,2	entre 160,1 et 271,3
Đông Nai	20,4	entre 71,8 et 113
Ba Ria Vung Tau	67,7	entre 161,5 et 296,3

Source : Institut de Planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, 505 p.

La construction de ces axes routiers s'inscrit dans une stratégie visant à améliorer non seulement l'interconnexion régionale, mais aussi l'acheminement des produits manufacturés vers les complexes portuaires. Hồ Chí Minh Ville, Đông Nai et

Ba Ria Vung Tau polarisent l'intégralité des ports de la région métropolitaine (**tableau 17**). En 2015, les ports de ces trois provinces ont traité 184 203 millions de tonnes de marchandises⁵⁷⁵. L'importance des ports de la ville-province, qui sont progressivement délocalisés dans les périphéries, reste déterminante (ceux-ci représentent encore 52,2 % du volume des marchandises traitées par le secteur portuaire régional). Les ports de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau en représentent respectivement 11 % et 36,7 %.

Selon le schéma directeur de la région de Hồ Chí Minh Ville de 2017, de nouvelles stratégies seront mises en œuvre dans l'objectif de rééquilibrer le secteur portuaire régional. Hồ Chí Minh Ville et Vung Tau doivent devenir les deux centres portuaires principaux de l'ensemble de la région, et il est prévu que chacun gère 40 % du volume des marchandises traitées en 2030.

La construction de l'aéroport international de Long Thanh s'inscrit dans un double mouvement de reconfiguration régionale. Les provinces périphériques ne possèdent actuellement aucune infrastructure aéroportuaire. *A contrario*, les provinces économiquement avancées procèdent à la modernisation des infrastructures préexistantes (Tân Sơn Nhất et Vung Tau) et à la construction de l'aéroport de Long Thanh.

À l'intérieur du rectangle Hồ Chí Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau, un processus de rééquilibrage du secteur aéroportuaire se met en place. Avec la construction de l'aéroport de Long Thanh, Hồ Chí Minh Ville ne sera plus le plus grand hub de transport aérien de cette région urbaine. Située à proximité de la ville nouvelle de Nhơn Trạch, l'implantation du futur aéroport de Long Thanh permettra d'amorcer de nouvelles dynamiques de développement dans le territoire oriental de la région métropolitaine. La transformation du territoire du sud de Đông Nai, jusque-là majoritairement rural, en un nouveau pôle industrialo-urbain témoigne de ce processus d'équilibrage territorial.

Le développement du rectangle Hồ Chí Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau permet à la fois le renforcement d'une position prédominante face aux provinces périphériques et un rééquilibrage interne. Alors que les inégalités se creusent entre le centre et les périphéries régionales, Hồ Chí Minh Ville voit sa position de leader remise en cause.

⁵⁷⁵ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 375

L'État central, déléguant davantage de compétences décisionnelles aux provinces, joue toujours un rôle déterminant dans le domaine du développement urbain et d'infrastructures. Le gouvernement central est la seule instance capable d'approuver les schémas directeurs et les programmes de développement élaborés par les provinces. Comme la capacité de financement des provinces n'est guère suffisante pour financer l'intégralité d'un mégaprojet, les transferts budgétaires en provenance du gouvernement central sont indispensables pour réaliser les programmes locaux de développement. Même si certaines provinces développées comme Hô Chi Minh Ville commencent à négocier une marge de liberté plus importante avec Hanoi, les provinces restent en général sous la tutelle du gouvernement central.

Enfin, la construction de nouveaux axes de développement, s'appuyant sur un redéploiement fonctionnel et des infrastructures, contribue fondamentalement à l'émergence de centres urbains secondaires au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. La complexification des dynamiques de développement contribue également à la formation de nouveaux axes de développement, qui s'appuient sur des liens bilatéraux de complémentarité entre les provinces membres de la région de Hô Chi Minh Ville.

2. L'axe de développement Binh Duong-Đông Nai : entre stratégie de contournement et complémentarité logistique

Binh Duong et Đông Nai font partie de la dorsale industrielle de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville. Les liens de complémentarité entre ces provinces et la métropole de Hô Chi Minh Ville sont de nos jours fragilisés par de multiples obstacles structurels et conjoncturels.

Face à la ville-province, Đông Nai et Binh Duong jouaient durant les années 1990 le rôle de pôles secondaires de la dorsale industrielle de cette région urbaine. Mais, les liens de coopération avec Hô Chi Minh Ville sont aujourd'hui fragilisés par une insuffisance des infrastructures techniques. La saturation des axes routiers reliant Hô Chi Minh Ville à la ville de Biên Hoa et aux districts urbains de Binh Duong est l'une des difficultés majeures.

Les embouteillages quotidiens sur les routes nationales n° 1K et n° 13 rendent l'acheminement des produits manufacturés entre les zones industrielles de Binh Duong et les ports de Hô Chi Minh Ville et de Ba Ria Vung Tau particulièrement difficile. Entre Hô Chi Minh Ville et Biên Hoa, les routes nationales n° 52 et n° 1 sont souvent saturées à cause des poids lourds, alors que la construction ralentie des segments du troisième périphérique régional ne fait qu'empirer la situation. L'urbanisation rapide des districts 2, 9

et de Thu Duc de Hô Chi Minh Ville contribue aussi à générer de nouvelles pressions sur les réseaux routiers préexistants.

Face à cette situation, la construction d'un corridor alternatif de transport devient l'une des priorités de Binh Duong. La construction de l'autoroute My Phuoc-Tân Van, reliant les centres urbano-industriels de Binh Duong à la ville de Biên Hoa (Đông Nai), représente une des stratégies de contournement réussies. En parallèle de la route nationale n° 13, cette autoroute (54,3 km) assure une liaison rapide et directe entre la ville nouvelle de My Phuoc, Thu Dầu Môt et les districts industriels de Di An et de Thuận An. Bientôt achevés, les derniers segments de cette autoroute seront reliés au réseau routier de Biên Hoa, ce qui permettra aux véhicules d'atteindre la route nationale n° 51 et les ports de Ba Ria Vung Tau.

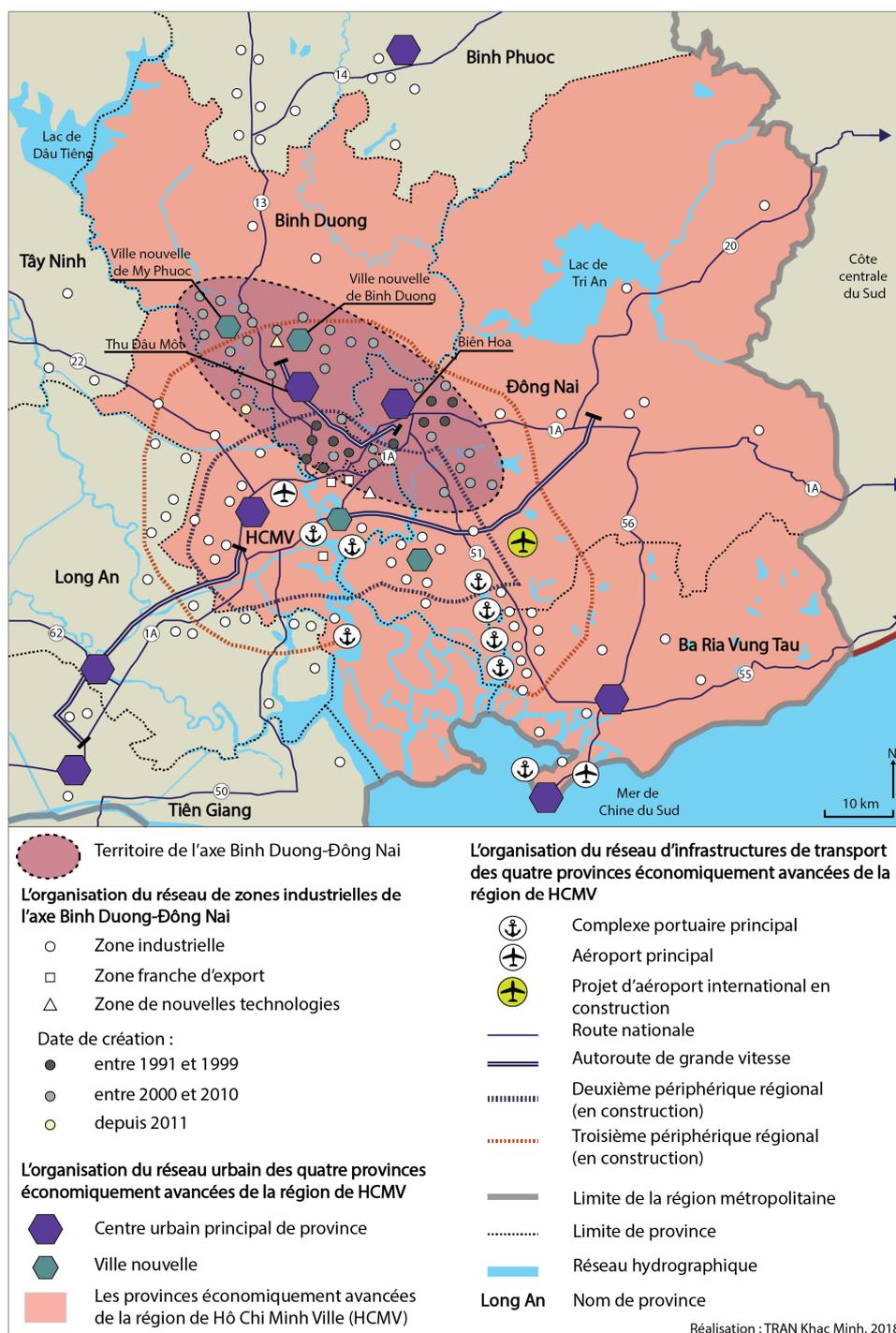
Cette stratégie de contournement et de complémentarité logistique peut ouvrir un nouveau chapitre de coopération entre Đông Nai et Binh Duong. L'émergence d'un axe de développement reliant ces deux provinces peut potentiellement fragiliser les équilibres préexistants au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. Le corridor interprovincial, formé grâce à l'autoroute My Phuoc-Tân Van, regroupe 60 zones industrielles (28 de Binh Duong et 32 de Đông Nai), contre 18 zones industrielles possédées par Hô Chi Minh Ville.

Le PIB généré l'industrie et le secteur du BTP de Binh Duong et de Đông Nai en 2016 a atteint 273 087 milliards de dongs (12,02 milliards de dollars) et a dépassé celui de Hô Chi Minh Ville (10,66 milliards de dollars)⁵⁷⁶. Dans le domaine du développement urbain et des infrastructures, les villes nouvelles de Nhon Trach, de Binh Duong et de My Phuoc deviennent les nouveaux moteurs de la métropolisation de ces deux provinces industrialisées. Le développement de l'axe Đông Nai-Binh Duong s'appuie également sur les infrastructures portuaires de Ba Ria Vung Tau.

Néanmoins, il n'existe jusque-là aucun programme stratégique de coopération entre Binh Duong et Đông Nai. La construction de l'autoroute My Phuoc-Tân Van représente une initiative unilatérale de Binh Duong, dont l'objectif principal se résume à la recherche d'une alternative technique face à la saturation des routes préexistantes.

⁵⁷⁶ Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2015, p. 49 ; Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Thu Dầu Môt, Statistical Publishing House, 2016, p. 39 ; Đông Nai Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Đông Nai Province*, Biên Hoa, Statistical Publishing House, 2016, p. 37.

Carte 28. L'organisation du réseau urbano-industriel de l'axe Binh Duong-Dông Nai



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

Polarisant une part importante des infrastructures industrielles de l'ensemble de la région, l'axe Binh Duong-Dông Nai se structure autour de l'autoroute My Phuoc-Tân Van et la route nationale n° 51. Les zones industrielles de cet axe sont également appuyées par les activités tertiaires implantées dans les centres urbains de Binh Duong (Thu Dầu Môt, les villes nouvelles de Binh Duong et de My Phuoc) et de Đông Nai (Biên Hoa). Le trio zones industrielles-infrastructures routières-centres urbains fait de l'axe Binh Duong-Dông Nai le plus grand pôle productif de la région métropolitaine.

Doté de plusieurs atouts économiques et d'infrastructures, Hô Chi Minh Ville est en mesure de maintenir les relations d'interdépendance avec ses provinces voisines. Đông Nai et Binh Duong dépendent par exemple de l'aéroport de Tân Sơn Nhất et du secteur tertiaire développé de la ville-province. En somme, les initiatives bilatérales de coopération au sein de la région de Hô Chi Minh Ville restent limitées en l'absence de politiques efficaces de coordination interprovinciale.

3. Le renforcement de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau : l'émergence d'un nouveau pôle logistique

Structuré autour de la route nationale n° 51, l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau réunit une partie importante des infrastructures techniques de la région de Hô Chi Minh Ville. Ce nouveau pôle logistique s'appuie essentiellement sur deux atouts.

L'émergence d'un réseau de ports maritimes, se structurant entre la ville de Vung Tau et le secteur Thi Vai-Cai Mep, contribue à renforcer l'importance de la province côtière de Ba Ria Vung Tau. En 2015, les ports de Vung Tau représentent 36,73 % du volume de marchandises traitées par le secteur portuaire régional (67,65 % des 184 203 millions de tonnes)⁵⁷⁷.

Deux facteurs contribuent au développement rapide du secteur portuaire de Vung Tau. Comme cette province est dotée de conditions naturelles propices pour la construction de ports maritimes, Hô Chi Minh Ville procède actuellement à la délocalisation de ses infrastructures portuaires vers les secteurs littoraux (**carte 29** et **illustration 62**). À part les complexes portuaires de Cat Lai et de Hiệp Phuoc, qui se situent dans les périphéries proches du centre-ville, la construction de nouveaux ports dans le secteur marécageux du district de Cấn Gio reste peu envisageable. (**carte 33**)

En incluant les ports fluviaux de Đông Nai, le secteur portuaire formé par ces deux provinces a traité 88 049 millions de tonnes de marchandises en 2015 (47,8 % du volume traité par l'ensemble du secteur portuaire de la région)⁵⁷⁸. L'élargissement et la modernisation du secteur portuaire régional selon les stratégies du schéma directeur de 2017 permettront de faire des provinces de Vung Tau et Đông Nai le premier pôle logistique de la

⁵⁷⁷ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 375.

⁵⁷⁸ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 375.

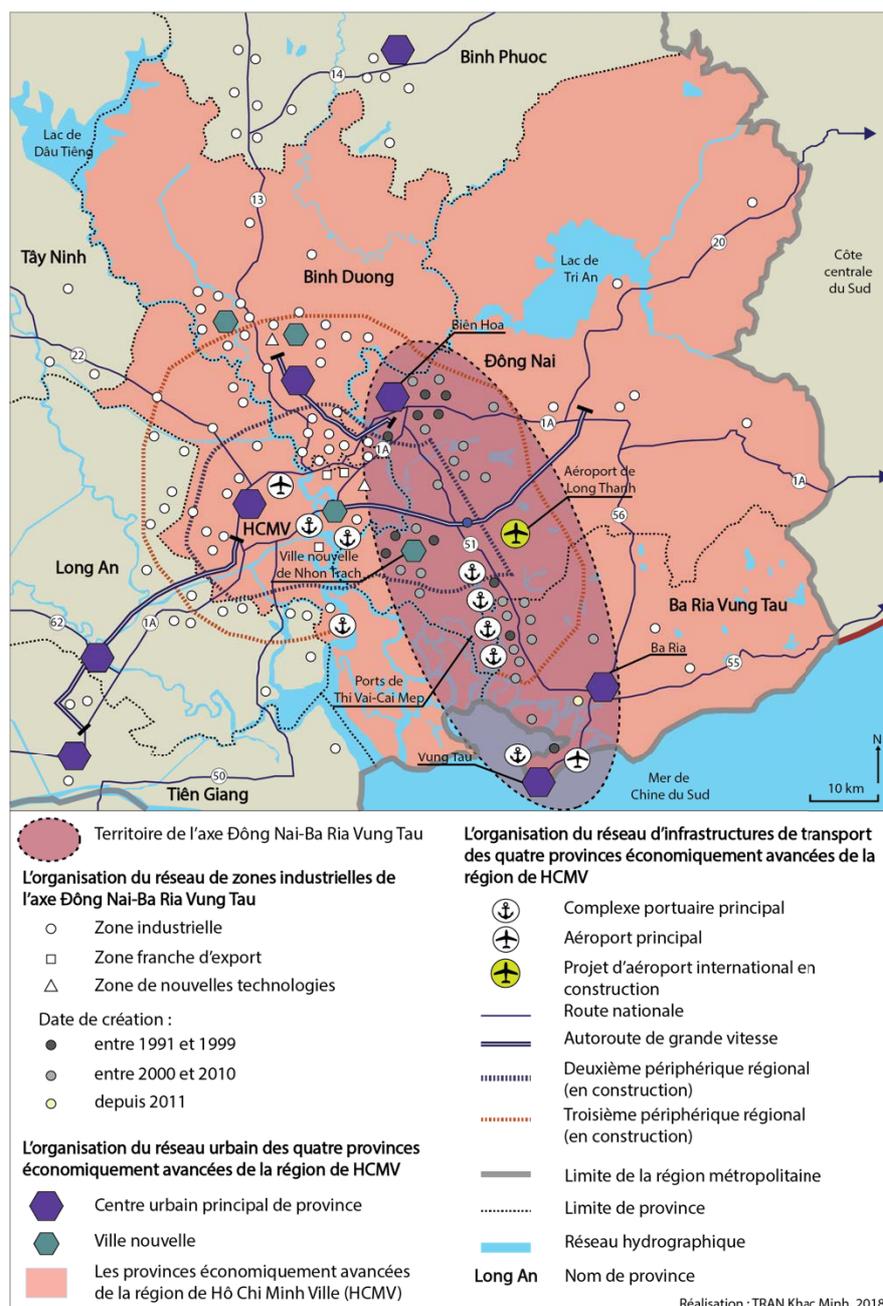
région de Hô Chi Minh Ville. Selon le schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville, il est prévu que les ports de ces deux provinces puissent traiter jusqu'à 410 000 millions de tonnes de marchandises en 2030, ce qui représenterait environ 60 % du volume traité par l'ensemble du secteur portuaire de la région⁵⁷⁹.

La construction du futur aéroport international de Long Thanh représente le deuxième atout logistique de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau. Doté d'une capacité dépassant celle de Tân Sơn Nhất (Hô Chi Minh Ville)⁵⁸⁰, l'aéroport de Long Thanh deviendra le plus grand aéroport de la région de Hô Chi Minh Ville.

⁵⁷⁹ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 375

⁵⁸⁰ L'aéroport de Long Thanh se situe à 30 km rapport aux districts orientaux de Hô Chi Minh Ville. Selon les prévisions des ministères du Transport et de la Construction, cet aéroport sera doté d'une capacité exceptionnelle (100 millions de passagers et 5 millions de tonnes de marchandises en 2035). Actuellement, l'aéroport de Tân Sơn Nhất (Hô Chi Minh Ville) assure le transport de 25 millions de passagers par an. Le projet de l'aéroport de Long Thanh s'étend sur un secteur de 5 000 ha du district de Long Thanh (Đông Nai) et nécessite un investissement de 16 milliards de dollars. La mise en service de l'aéroport de Long Thanh est prévue pour 2025.

Carte 29. L'organisation du réseau urbano-industriel de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



Source : Institut de Planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

L'émergence de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau en tant que pôle logistique de la région de Hồ Chí Minh Ville s'appuie non seulement sur les infrastructures d'envergure mais aussi sur la structuration d'un réseau urbain interprovincial. Le développement urbain de cet axe s'inscrit toujours dans une logique de complémentarité avec l'industrialisation. Les centres urbains comme Biên Hoa et Nhon Trach sont strictement liés aux zones industrielles. En l'absence de véritable pôle de commandement, l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau reste dépendant de la métropole de Hồ Chí Minh Ville.

Illustration 62. Le complexe portuaire de Thi Vai-Cai Mep et le futur aéroport international de Long Thanh, deux projets phares du développement de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018 (photos 1 et 2) ; Trần Phong, « Ì ạch sân bay Long Thành » [L'inertie dans la réalisation du projet de l'aéroport de Long Thanh], *CafeLand*, 13/08/2018 (photos 3 et 4).

L'implantation de ce mégaprojet contribue à stimuler le développement urbain et industriel des secteurs limitrophes. Les secteurs planifiés autour de l'aéroport de Long Thanh forment avec la ville nouvelle de Nhon Trach un nouveau pôle urbain au sud de Đông Nai. Le comité populaire prévoit également l'implantation d'une nouvelle zone industrielle spécialisée dans les nouvelles technologies dans le district de Long Thanh⁵⁸¹.

La mise en service de l'aéroport de Long Thanh nécessitera également la construction de nouveaux axes routiers permettant une liaison rapide avec les centres urbains

⁵⁸¹ Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đồng Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hoa, publication du Comité populaire de Đông Nai, 2014, p. 110 et 111.

de la région. À l'instar de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây, les routes à grande vitesse et les infrastructures de transport en commun doivent jouer dans le futur un rôle d'appui pour le fonctionnement du plus grand aéroport du Vietnam.

En conclusion, l'émergence du pôle logistique Đông Nai-Ba Ria Vung Tau permet non seulement de reconfigurer la dorsale urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville mais aussi de rééquilibrer les rapports de force entre ses provinces membres. Comme pour le cas de l'axe Binh Duong-Đông Nai, les liens d'interdépendance économique et de complémentarité logistique deviennent aujourd'hui l'un des moteurs principaux de la métropolisation de cette région urbaine.

4. L'axe de développement Binh Duong-Binh Phuoc : vers des dynamiques communes d'industrialisation ?

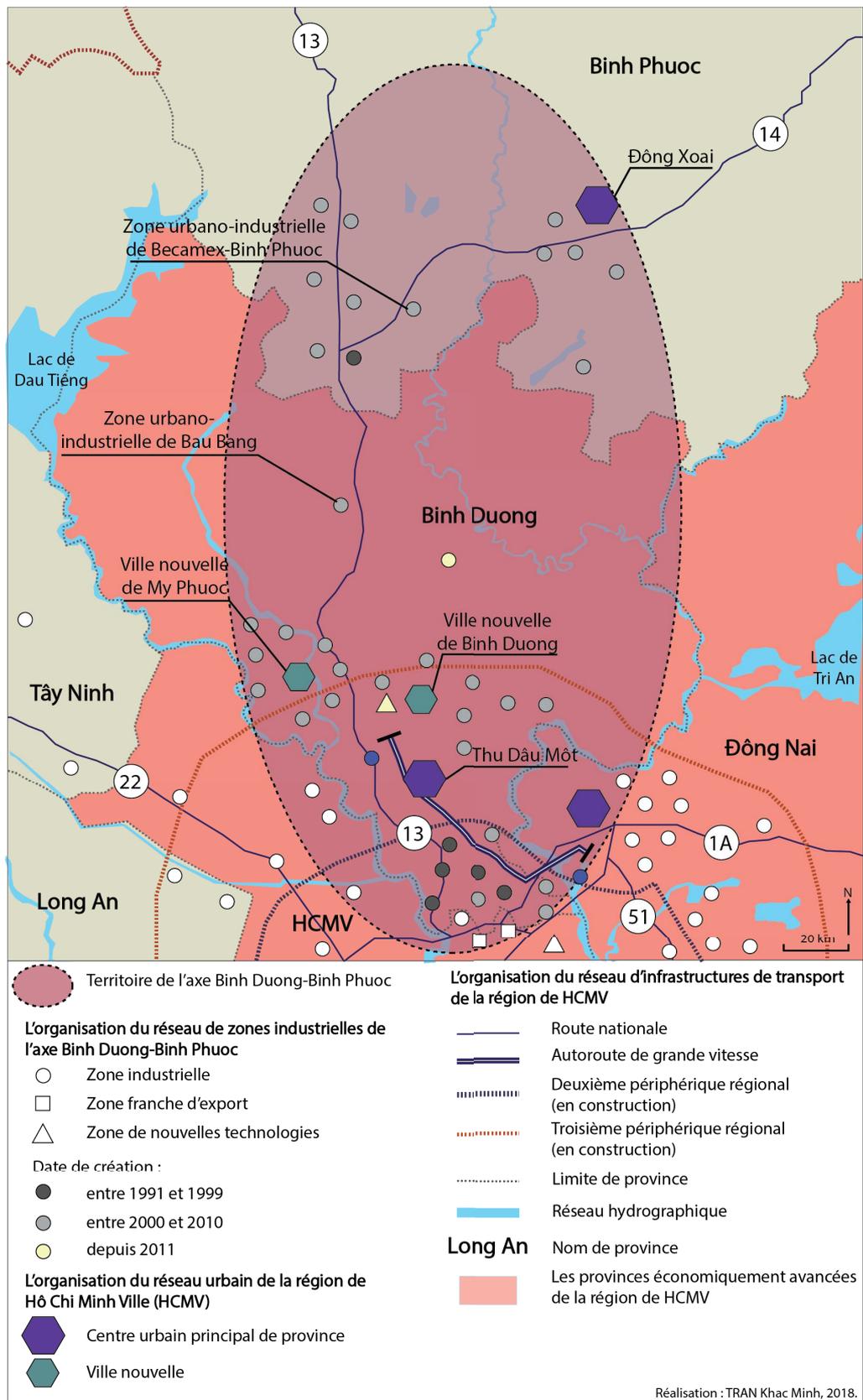
La coopération entre ces deux provinces septentrionales de la région de Hô Chi Minh Ville repose sur la mise en place de stratégies complémentaires d'industrialisation. Premièrement, les zones industrielles de Binh Phuoc se développent dans les districts limitrophes de Binh Duong et se structurent le long des routes nationales n° 13 et n° 14 et autour de la ville-chef-lieu de Đông Xoai. Contrairement à d'autres provinces périphériques de la région comme Tây Ninh, Tiền Giang et Long An, les zones industrielles de Binh Phuoc sont concentrées autour de ses centres urbains préexistants⁵⁸².

La structuration du réseau de zones industrielles de Binh Phuoc s'inscrit dans une logique de complémentarité logistique avec Binh Duong (**carte 30**). Grâce à la modernisation de la route nationale n° 13 menée par Binh Duong, l'acheminement des marchandises entre les zones industrielles de Binh Phuoc et les complexes portuaires de Hô Chi Minh Ville et de Ba Ria Vung Tau a été considérablement amélioré.

Deuxièmement, l'industrialisation de Binh Phuoc s'associe à celle de la province voisine de Binh Duong. L'ensemble des zones industrielles des districts du centre de Binh Duong (Thu Dầu Môt, Tân Uyên, Bê n Cat et Bau Bang) et de ceux du sud de Binh Phuoc (Chon Thanh, Đông Xoai, Đông Phu et Hon Quan) ont été créées à partir des années 2000. Entre 2000 et 2016, ce territoire voit la structuration de deux pôles industriels, qui sont reliés entre eux par la route nationale n° 13.

⁵⁸² La province de Binh Phuoc possède actuellement 12 zones industrielles, qui sont réparties dans ses quatre districts méridionaux. Les cinq zones industrielles du district de Chon Thanh se développent principalement le long des routes nationales n° 13 et n° 14. La ville de Đông Xoai regroupe quant à elle quatre zones industrielles. Les districts de Đông Phu et de Hon Quan possèdent respectivement une et deux zones industrielles.

Carte 30. L'organisation du réseau urbano-industriel de l'axe Binh Duong-Binh Phuoc



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

Le rayonnement des dynamiques d'industrialisation de Binh Duong est également lié à la circulation interprovinciale du modèle de zone urbano-industrielle, qui a été développé principalement par la société publique Becamex. Le complexe de Becamex-Binh Phuoc, créé en 2008, est considéré par cette société publique comme le frère cadet de la zone urbano-industrielle de Bau Bang (Binh Duong) (**tableau 18**).

Tableau 18. Les caractéristiques spatiales des zones urbano-industrielles de Bau Bang (Binh Duong) et de Becamex-Binh Phuoc (Binh Phuoc)

	Date de création	Superficie totale	Surface destinée aux zones industrielles	Surface destinée aux zones urbaines nouvelles
Complexe urbano-industriel de Bau Bang (Binh Duong)	2007	2 166 ha	1 000 ha	1 166 ha
Complexe urbano-industriel de Becamex-Binh Phuoc (Binh Phuoc)	2015	4 633 ha	2 488 ha	2 185 ha

Source : Thai Hoang, « Đầu tư 3.700 tỉ vào KCN Becamex Bình Phước » [Investissements de plus de 3700 milliards de dong dans la zone industrielle de Becamex Binh Phuoc], *Vietnambiz*, 19/10/2017 ; Zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc, <https://becamexbinhphuoc.vn/>, consulté le 21/11/2018 ; Zone urbano-industrielle de Bau Bang, <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/bau-bang-residential-and-industrial-park>, consulté le 21/11/2018 ; Zone industrielle de Bau Bang I et Bau Bang II (extension), <http://baubang.binhduong.gov.vn/Default.aspx?tabid=842>, consulté le 21/11/2018 ; Décision 2793/QĐ-UBND/2008, Décision du Comité populaire de la province de Binh Phuoc sur l'approbation du schéma directeur de la zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc.

Investi par la société Becamex, le complexe urbano-industriel de Becamex-Binh Phuoc représente un des projets phares de coopération bilatérale entre Binh Duong et le voisin au nord. Le complexe urbano-industriel de Becamex-Binh Phuoc se caractérise non seulement par une superficie importante, qui dépasse largement celle des zones industrielles préexistantes, mais aussi par un zonage fonctionnel spécifique. L'association des projets immobiliers aux zones industrielles représente une des particularités du modèle de développement exporté par Becamex (**illustration 63**).

La construction de cet axe sud-nord s'inscrit dans une stratégie visant à promouvoir l'interdépendance bénéfique Binh Duong et de Binh Phuoc. Premièrement, l'appropriation du modèle de zone urbano-industrielle par la province de Binh Phuoc permet de redéfinir la structure de l'économie de cette dernière, dont l'industrialisation est récente, datant des

années 2000. Les zones industrielles de Binh Phuoc sont reliées aux infrastructures portuaires de la région grâce aux axes routiers qui sont modernisés par le Comité populaire de Binh Duong.

Illustration 63. La zone urbano-industrielle de Becamex-Binh Phuoc



Source : Nguyễn Minh, « Dự án gần 1 tỷ USD của Becamex tại Bình Phước hiện giờ ra sao? » [Quelle est la réalité du projet d'un milliard de dollars d'investissements de Becamex à Binh Phuoc], *CafeF*, 09/08/2018.

Deuxièmement, Binh Phuoc devient actuellement un nouveau terrain d'investissement pour Binh Duong et pour la société publique Becamex. La structuration d'un axe de développement sud-nord contribue également à relier les pôles de croissance à la frontière cambodgienne, qui attirait jusqu'à présent peu l'attention des provinces développées de la région de Hô Chi Minh Ville.

À l'instar de l'axe Binh Duong-Binh Phuoc, de nouvelles dynamiques de coopération interprovinciale émergent. À part à Tây Ninh, où l'ampleur de l'industrialisation reste faible, les provinces de Tiền Giang et de Long An construisent de nombreuses zones industrielles dans leurs districts limitrophes de Hô Chi Minh Ville. Tiền Giang et Long An cherchent à profiter de la délocalisation des zones industrielles situées dans les districts péri-centraux de Hô Chi Minh Ville. Dotées de ressources foncières et d'une main-d'œuvre abondantes, ces deux provinces s'engagent aujourd'hui dans une industrialisation orientée vers les industries légères et exportatrices. Les potentiels agricoles (arboriculture, aquaculture, riziculture) de ces deux provinces peuvent également contribuer au développement de l'industrie agro-alimentaire. L'acheminement des produits agricoles et industriels de Long An et de Tiền Giang est aujourd'hui assuré par les routes nationales n° 1 et n° 50, ainsi que par l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Trung Luong (carte 27).

L'interconnexion entre ce territoire et les provinces voisines représente l'un des éléments clés assurant le développement de nouveaux axes de développement.

II. La mosaïque fragmentaire de développement de la région de Hô Chi Minh Ville : vers une typologie des territoires en émergence

L'intégration dans le processus de métropolisation des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville est particulièrement inégale. Les trajectoires diversifiées d'émergence remettent en cause la configuration centre-périphérie dans laquelle Hô Chi Minh Ville exerce une influence prédominante sur ses provinces voisines. La construction de pôles secondaires et de nouveaux axes interprovinciaux de croissance transforme cette région urbaine en un territoire extrêmement fragmenté où les écarts de développement s'accroissent.

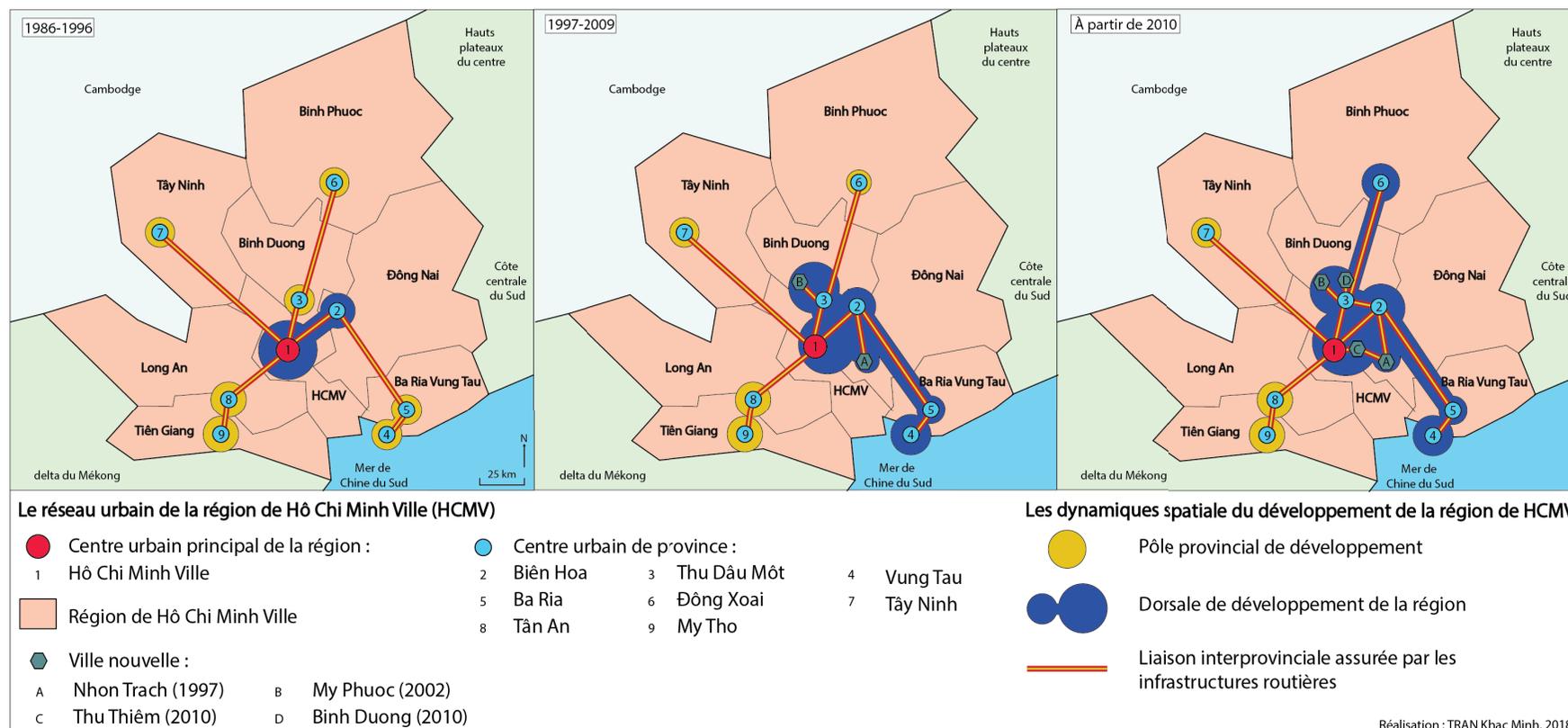
Sous l'effet d'une métropolisation territorialement sélective, la région de Hô Chi Minh Ville se fragmente en une multitude de territoires qui peuvent se regrouper en trois catégories principales : les territoires comme moteur de l'émergence métropolitaine, les territoires partiellement intégrés et les territoires en marge de la métropolisation. La complexité de cette subdivision dépasse le cadre administratif des provinces, les logiques centre-périphérie, ainsi que les relations ville-campagnes préexistantes.

1. Les territoires situés au cœur de la métropolisation

Le rectangle de développement Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau joue un rôle fondamental dans l'émergence de cette région en tant que métropole nationale voire d'Asie du Sud-Est. L'industrialisation globalisée, l'urbanisme de projet et la création des infrastructures d'envergure représentent les trois dynamiques fondamentales de développement de ce territoire.

À l'intérieur de ce rectangle de développement, une hiérarchie territoriale se forme en fonction du poids économique et urbain des pôles structurants (**illustration 64**). Un réseau urbain se forme entre le pôle originel de Hô Chi Minh Ville et les pôles secondaires en émergence dans les provinces voisines. Les trajectoires de développement des pôles secondaires se diversifient en fonction de leurs situations géographiques et historiques. Alors que certains pôles comme Đông Nai et Ba Ria Vung Tau conservent leurs liens de dépendance avec Hô Chi Minh Ville, Binh Duong met en place de nouvelles stratégies de développement, qui permettent de concurrencer la ville-province.

Illustration 64. La construction des axes de développement de la région de Hô Chi Minh Ville



La construction de la région de Hô Chi Minh Ville peut se subdiviser en trois périodes principales. Entre 1986 et 1996, les dynamiques d'industrialisation sont essentiellement concentrées dans l'axe originel Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa. La création des complexes portuaires de Ba Ria Vung Tau et celle des villes nouvelles de Nhon Trach et de My Phuoc contribue fondamentalement à l'extension de la dorsale industrielle de la région métropolitaine. À la fin des années 2000, une configuration polycentrique émerge, reliant les pôles de développement de Hô Chi Minh Ville à ceux des provinces voisines. À partir de 2010, la construction des villes nouvelles dotées de fonctions de commandement a marqué un tournant dans la construction régionale. Dotés de nouvelles capacités de commandement, les pôles de développement s'étendent vers les territoires périphériques qui étaient jusque-là marginalisés dans la métropolisation. L'émergence de l'axe Binh Duong-Binh Phuoc en représente un cas exemplaire. Les provinces périphériques comme Tây Ninh, Tiên Giang et Long An restent à l'écart de l'industrialisation, ce qui accentue le caractère fragmentaire du développement de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville.

Les territoires urbains et industrialisés, qui sont dotés d'un accès avantageux au littoral et aux infrastructures portuaires, constituent le moteur de la métropolisation de cette région urbaine. À partir de l'axe Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa datant des années 1990, l'industrialisation et l'urbanisation entraînent aujourd'hui tous les districts urbains des quatre provinces les plus développées dans un processus d'émergence métropolitaine. Les districts ruraux de ces provinces connaissent actuellement de nouvelles dynamiques de développement. L'implantation de mégaprojets comme la zone urbano-industrielle de Bau Bang et l'aéroport de Long Thanh contribue par exemple à la transformation des périphéries rurales du nord de Binh Duong et de celles du sud-est de Đông Nai.

Au sein des quatre provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville, une hiérarchie territoriale se forme non seulement entre les pôles originels et secondaires de développement, mais aussi entre les périphéries urbaines et les périphéries rurales en émergence (**Carte 31**). Malgré des niveaux inégaux de développement, les territoires appartenant à ces provinces sont caractérisés par certaines spécificités communes.

Premièrement, il s'agit de territoires qui ont tissé des liens historiques de développement avec la métropole de Hô Chi Minh Ville. De la période coloniale à la construction de la première agglomération durant la guerre du Vietnam, les districts limitrophes, les chefs-lieux et les villes dotées d'atouts stratégiques ont formé des liens de complémentarité avec la ville-province. Le développement de Thu Dầu Môt (Binh Duong), du centre industrialo-logistique de Biên Hoa et de la ville portuaire de Vung Tau s'est inscrit dans cette dynamique régionale.

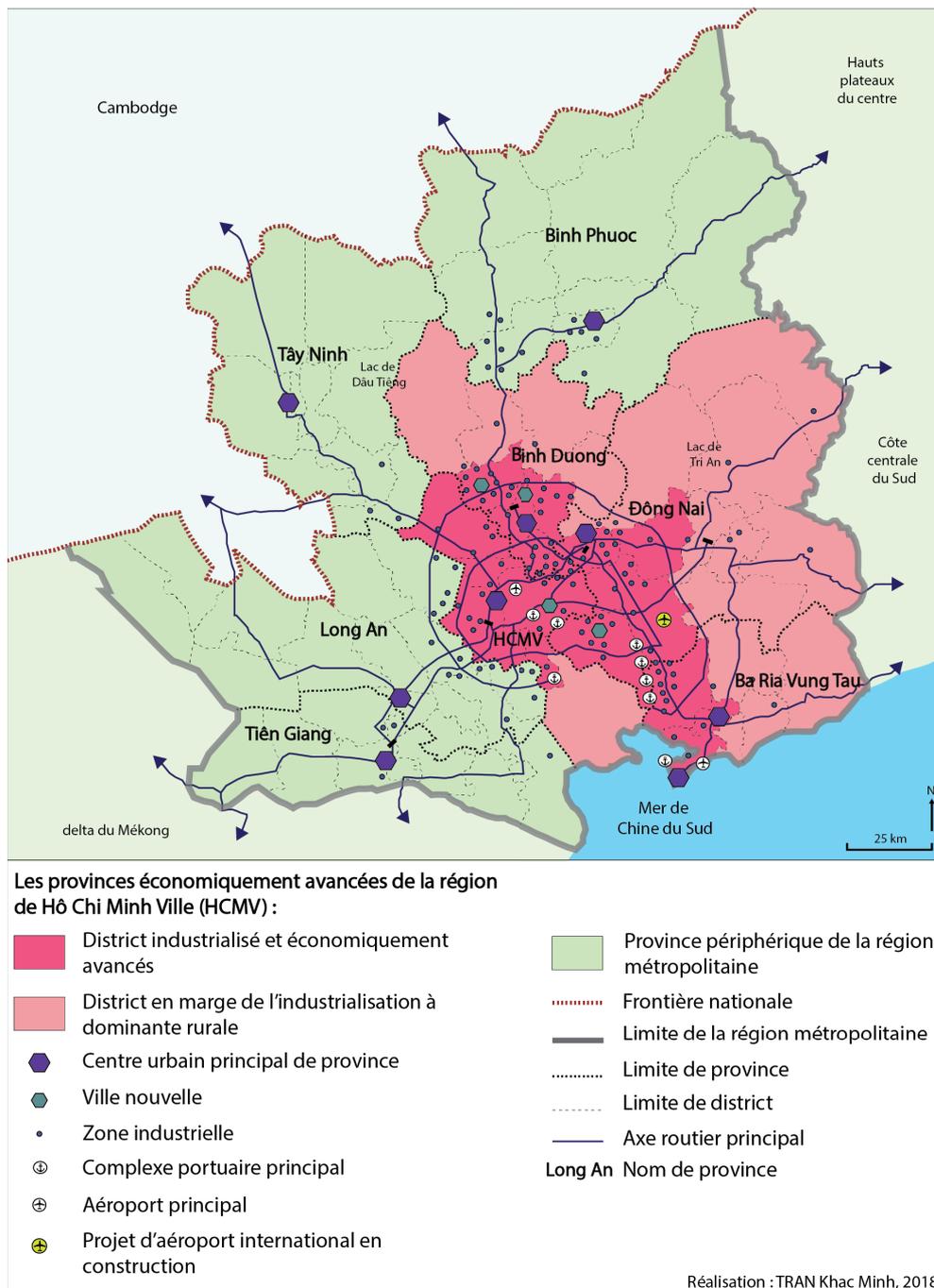
Deuxièmement, l'industrialisation et la tertiarisation jouent un rôle important dans leur structure économique. Les centres urbains comme Hô Chi Minh Ville et Biên Hoa s'appuient entièrement sur les industries mondialisées et sur les services. Les territoires ruraux comme Long Thanh (Đông Nai), Bau Bang (Binh Duong), Tân Thanh (Ba Ria Vung Tau) connaissent à leur tour l'implantation de nombreuses zones industrielles.

Troisièmement, ces territoires se caractérisent par une urbanisation rapide se traduisant par la création de nombreux projets immobiliers. Les projets privés, les mégaprojets créés à l'initiative des comités populaires et l'urbanisation *in situ* se multiplient en transformant en profondeur le paysage des provinces les plus développées de cette région.

Quatrièmement, les territoires qui s'intègrent pleinement dans la métropolisation sont communément caractérisés par un avantage en ce qui concerne l'accès aux infrastructures techniques d'envergure. Les corridors de transport et logistique structurés

autour des routes principales et des complexes portuaires bénéficient au développement industriel et urbain des districts urbains de Hô Chi Minh Ville et de leurs provinces voisines. L'élargissement du réseau régional de transport contribue en conséquence à désenclaver les périphéries rurales de ces provinces.

Carte 31. Les inégalités de développement au sein du rectangle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

À l'intérieur de chaque province, il existe également des territoires en marge de la métropolisation. L'éloignement géographique et l'accès restreint aux infrastructures représentent les facteurs conduisant à enclaver certains territoires. Les districts au nord de Binh Duong et de Hồ Chí Minh Ville, et ceux à l'est de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau ne profitent guère de la métropolisation en raison de leur éloignement par rapport aux pôles de croissance. Le district méridional de Cần Giuộc de Hồ Chí Minh Ville reste jusque-là en marge des dynamiques d'industrialisation en raison des conditions désavantageuses d'un milieu marécageux. (**carte 32**)

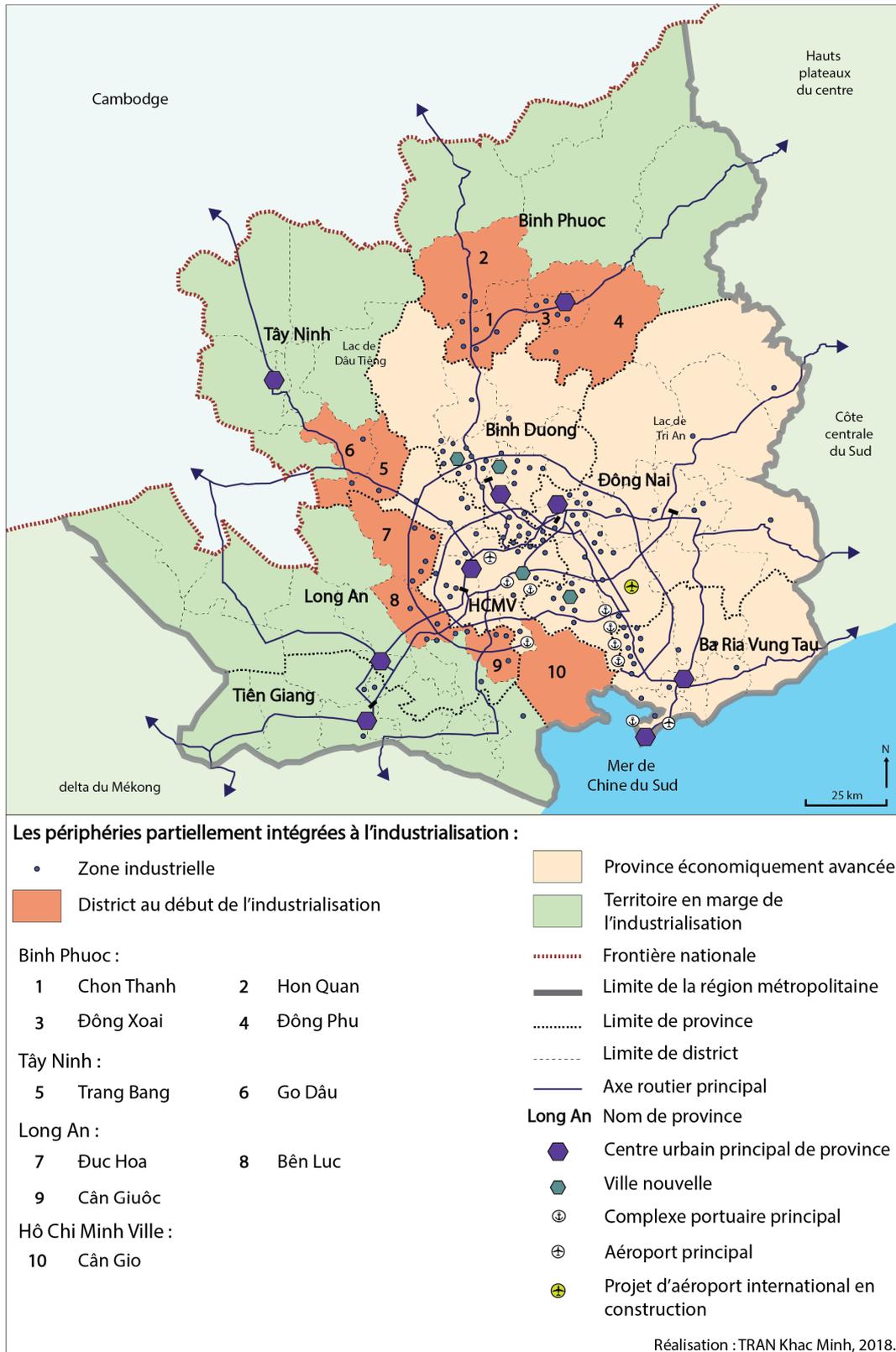
En conclusion, les quatre provinces intégrées à la métropolisation se fédèrent autour des trois caractéristiques suivantes : une présence de liens géographiques et historiques avec Hồ Chí Minh Ville ; un rôle fondamental de l'urbanisme de projet et de l'industrialisation ; une diversité de situations de développement entre les centralités et les périphéries. La métropolisation voit ses influences rayonner vers les provinces périphériques comme Binh Phuoc, Tây Ninh, Tiền Giang, Long An. Les nouveaux territoires, dont le développement urbain et industriel reste partiel, deviennent les pôles mineurs de croissance de cette région urbaine.

2. Les territoires partiellement intégrés dans les dynamiques d'industrialisation

Les provinces frontalières de la région de Hồ Chí Minh Ville (Binh Phuoc, Tây Ninh, Long An) connaissent actuellement la structuration d'une nouvelle hiérarchie territoriale. Certains districts deviennent de nouveaux pôles de croissance alors que d'immenses espaces ruraux restent en marge de l'émergence métropolitaine. Ces pôles de croissance englobent certaines périphéries en cours d'urbanisation et à forte présence de zones industrielles.

Les dynamiques d'émergence se diffusent au-delà des provinces industrialisées de la région de Hồ Chí Minh Ville en formant une nouvelle ceinture de développement. Les districts du sud de Binh Phuoc (Chon Thanh, Đông Phu, Hon Quan, Đông Xoai) et de Tây Ninh (Go Dầu, Trang Bang), ainsi que ceux de l'est de Long An (Bên Lũc, Cần Giuộc, Đức Hoa) connaissent actuellement l'implantation de nouvelles zones industrielles (**carte 32**).

Carte 32. La construction d'une nouvelle ceinture urbano-industrielle dans les territoires limitrophes du rectangle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

Les territoires se fédèrent autour de trois caractéristiques communes. Premièrement, les territoires émergents de ces provinces sont caractérisés par une proximité géographique avec les provinces développées. Cette localisation spécifique permet à ces territoires d'assurer une liaison rapide avec les pôles majeurs de développement comme Hô Chi Minh Ville, Thu Dầu Môt et Biên Hoa.

Deuxièmement, ces périphéries régionales sont communément caractérisées par une industrialisation spatialement localisée, tardive et moins rapide que celle des provinces économiquement avancées. Les zones industrielles de ces territoires sont construites principalement le long des axes routiers, ce qui empêche la formation d'agglomérations industrielles.

À l'exception de Binh Phuoc, les chefs-lieux de Tây Ninh et de Long An restent dépourvus d'infrastructures industrielles. Au contraire de Đông Nai et de Binh Duong, où l'industrialisation s'associe fondamentalement aux pôles urbains, les infrastructures industrielles de Binh Phuoc, de Tây Ninh et de Long An se sont développées sur des territoires jusque-là ruraux.

Troisièmement, le développement de ces territoires s'appuie sur un réseau de transport peu développé, qui se structure principalement autour des routes nationales préexistantes. L'absence de complexes portuaires et d'axes routiers à grande vitesse contribue à empêcher une accélération de l'industrialisation de Tây Ninh, de Binh Phuoc et de Long An.

Finalement, l'émergence de ces territoires se caractérise par une dépendance envers les provinces développées voisines. Dépourvus d'agglomérations urbano-industrielles, ces territoires forment une ceinture de développement qui est relié aux axes routiers préexistants. Le caractère partiel de leur émergence se traduit enfin par l'absence de mégaprojets urbains. Les dynamiques d'urbanisation restent cantonnées aux villes-chefs-lieux et aux centres urbains de districts. Au-delà des périphéries partiellement intégrées à l'industrialisation, les districts les plus éloignés, majoritairement ruraux et frontaliers, représentent des territoires en marge de l'émergence métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville.

3. Les territoires en marge de l'émergence métropolitaine

L'industrialisation récente des provinces périphériques contribue à accentuer les inégalités entre les pôles mineurs de croissance et les territoires sous-développés, qui sont majoritairement ruraux et enclavés (**carte 33**). Les districts frontaliers des provinces de Tây Ninh, de Binh Phuoc et de Long An sont jusque-là dépourvus de zones industrielles.

Quant à Tiên Giang, ce sont les dynamiques agricoles du delta du Mékong qui jouent le rôle principal dans le développement de cette province.

Les territoires situés en marge de l'émergence métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville se fédèrent autour de trois caractéristiques principales. Premièrement, ils sont marqués par une absence quasi totale de zones industrielles, ce qui représente une des contraintes majeures du développement de ces territoires. Les comités populaires cherchent à développer les zones industrielles dans les districts les plus proches des provinces développées pour mieux les connecter aux pôles majeurs de développement.

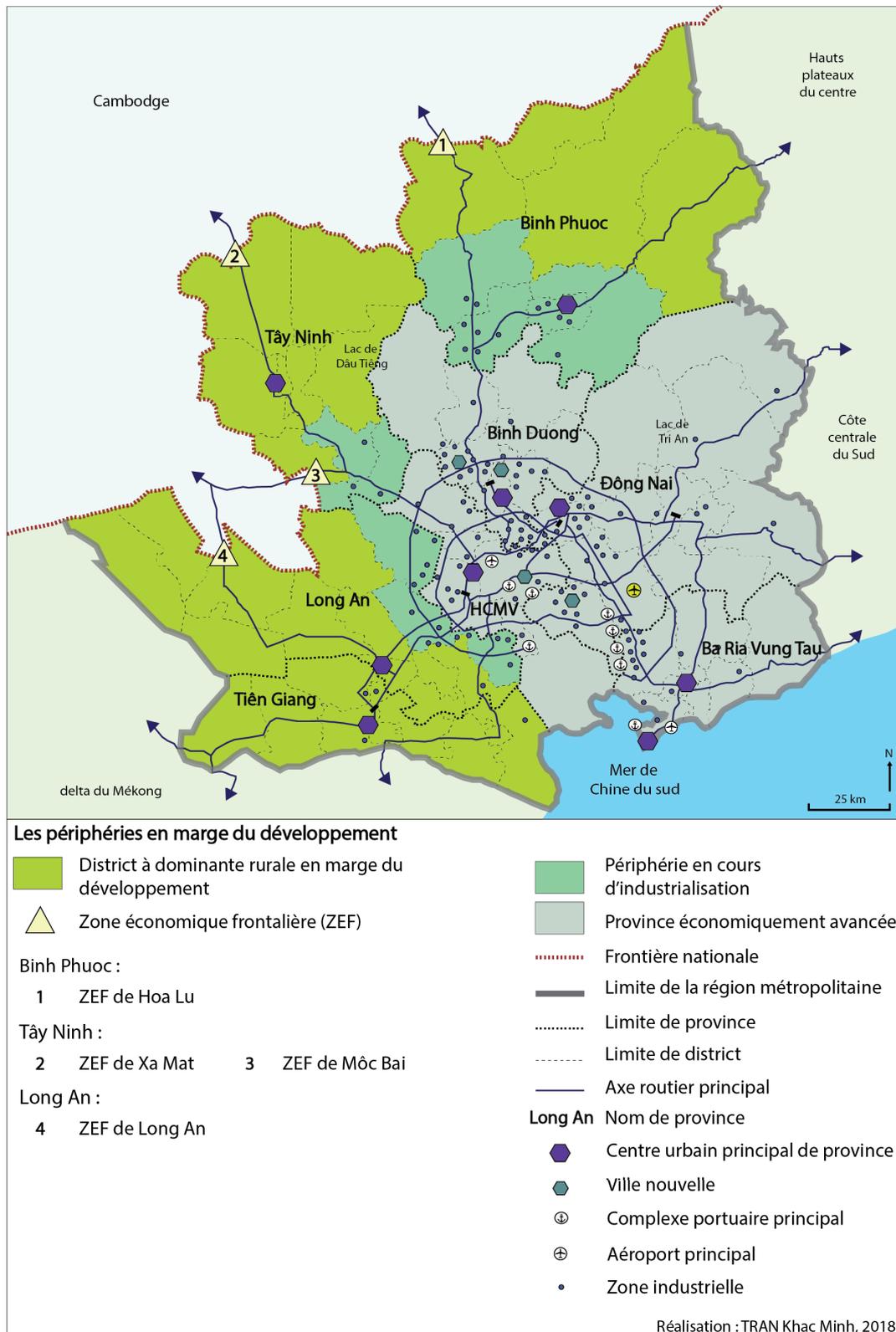
Deuxièmement, les territoires en marge de l'émergence métropolitaine sont caractérisés par une urbanisation lente et spatialement sélective. Les dynamiques de développement urbain se concentrent majoritairement dans les bourgs de districts, le long des axes routiers principaux, et dans les zones économiques frontalières.

Dernièrement, l'économie de ces territoires s'appuie principalement sur des activités transfrontalières, qui se développent à partir des années 2000 à l'initiative de certaines politiques nationales mises en place à partir des réformes du *Đôì Moi*. Les provinces de Tây Ninh, Binh Phuoc et de Long An sont actuellement dotées de quatre zones économiques frontalières⁵⁸³. Ce modèle de développement s'appuie principalement sur des activités de commerce transfrontalier. Les marchandises en provenance des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville sont acheminées par les routes nationales vers ces zones économiques avant d'être exportées au Cambodge. Les centres commerciaux *duty-free* s'y sont développés dans le but d'attirer une clientèle en provenance du Cambodge et des provinces de la région métropolitaine. Des projets immobiliers et des complexes industriels se développent également dans le cadre de certaines zones économiques frontalières.

Actuellement, les activités transfrontalières ont néanmoins un poids mineur dans l'économie de la région de Hô Chi Minh Ville. D'une part, l'insuffisance d'infrastructures techniques devient un des obstacles principaux dans la mise en relation entre les districts frontaliers et les pôles productifs. D'autre part, les ports polarisent toujours une part majoritaire des échanges commerciaux, ce qui empêche un développement rapide des zones économiques frontalières.

⁵⁸³ La province de Tây Ninh possède actuellement deux zones économiques frontalières : Môt Bai (212,8 km² créée en 1998) et Xa Mat (342 km², créée en 2003). Long An et Binh Phuoc possèdent chacune une Zone économique frontalière : Long An (130,8 km² créée en 2010) et Hoa Lu (283,6 km² créée en 2005).

Carte 33. Les marges de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, un territoire enclavé pourtant doté de potentiels transfrontaliers



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 6 et 63.

Enfin, les districts ruraux les plus éloignés forment d'immenses territoires en marge de la métropolisation. Dépourvus de dynamiques importantes de développement, ces territoires se tournent vers des activités transfrontalières, qui se heurtent également à des difficultés comme l'éloignement géographique, l'insuffisance d'infrastructures et la pénurie de main-d'œuvre. La mise en place de futures infrastructures d'envergure et l'élargissement du marché transfrontalier peuvent contribuer à accélérer le développement de ces territoires. La perspective d'une émergence de ces territoires est pourtant fragilisée par l'absence d'une gouvernance métropolitaine efficace.

L'industrialisation globalisée, l'urbanisme de projet et la modernisation des infrastructures techniques deviennent les trois forces motrices de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. L'intégration des territoires dans ce processus est extrêmement inégale, ce qui conduit à la construction d'une nouvelle hiérarchie territoriale. Des pôles urbano-industriels aux districts frontaliers, en passant par des territoires partiellement intégrés à la métropolisation, les inégalités de développement se trouvent au cœur de la construction de cette région urbaine. L'émergence métropolitaine, partiellement conditionnée par des conditions géographiques et historiques, dépend fondamentalement de la volonté des autorités provinciales. En l'absence de mécanismes de coopération régionale, la mise en concurrence entre les provinces devient une des stratégies clés employées par les comités populaires dans la course à la métropolisation.

Troisième partie

De la mise en concurrence interprovinciale aux défis de la métropolisation

Sous l'effet du développement urbano-industriel rapide, amorcé par les réformes du *Đôi Moi*, la région de Hô Chi Minh Ville, regroupant quatre des provinces les plus économiquement avancées du Vietnam, devient aujourd'hui le fer de lance de l'économie nationale. En l'absence de mécanismes de gouvernance régionale, chaque province construit ses propres stratégies économiques et d'aménagement du territoire. Les quatre provinces économiquement avancées, à savoir Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, sont progressivement entrées en concurrence, ce qui accentue le caractère polycentrique de la construction régionale au sud du Vietnam.

Cette partie présente un portrait général de la mise en concurrence entre les provinces économiquement avancées de cette région. Si la concurrence s'inscrit aujourd'hui dans les trajectoires de métropolisation des provinces (Chapitre VII), ce phénomène accentue les inégalités territoriales et génère des problèmes sociaux et environnementaux, ce qui remet en question la durabilité le développement urbano-industriel de la région de Hô Chi Minh Ville (Chapitre VIII). Enfin, la gouvernance métropolitaine paraît aujourd'hui comme un enjeu fondamental de la métropolisation, qui implique l'État central, les provinces, les acteurs économiques et la population dans de nouveaux rapports de forces, complexes et évolutifs.

Chapitre VII

Des trajectoires diversifiées de métropolisation sous l'effet de la concurrence interprovinciale

À partir des années 1990, de nouvelles dynamiques régionales émergent dans le contexte vietnamien de l'industrialisation globalisée. Les zones industrielles, souvent associées aux projets de zones urbaines nouvelles, transforment en profondeur les périphéries métropolitaines. La transformation paysagère et économique s'accélère au gré de nouvelles logiques d'acteurs. Les acteurs privés et publics locaux négocient aujourd'hui une marge de liberté plus importante avec l'État. Les provinces, notamment celles les plus développées, se dotent de nouvelles compétences décisionnelles, comme dans les domaines de la gestion budgétaire et de l'élaboration de stratégies de développement.

Les provinces considèrent les promoteurs privés, qui investissent dans de multiples projets urbains, industriels et d'infrastructures, comme l'un de leurs principaux leviers de développement. Les pouvoirs locaux cherchent aussi à préserver leur autonomie décisionnelle et financière face à un État central, qui demande des contributions budgétaires de plus en plus importantes des provinces. Dans l'objectif de renforcer leur autonomie envers l'État central, les provinces mettent en œuvre de nouveaux programmes de développement. Alors que les quatre provinces économiquement avancées de Hô Chi Minh Ville, de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau ont communément placé l'industrialisation associée à l'urbanisme de projet au centre de leur stratégie de développement, de nouveaux conflits interprovinciaux apparaissent et fragilisent les liens préexistants de complémentarité au sein de cette région urbaine.

Ni les schémas directeurs de la région métropolitaine, ni le conseil de la Région économique clé du Sud-Est, ne sont parvenus à pérenniser les liens de coopération entre ces quatre provinces. Les liens de complémentarité entre ces puissances reposent principalement sur une interdépendance logistique et sur une redistribution spatiale du secteur industriel régional. Les voisins de Hô Chi Minh Ville deviennent de nouveaux pôles manufacturiers remplaçant le rôle historique de la ville-province, qui se lance actuellement dans le développement du secteur des nouvelles technologies et du tertiaire supérieur.

En l'absence de programmes communs de construction régionale, les provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville construisent leurs propres

visions de la métropolisation. L'industrialisation, la création de zones urbaines nouvelles et d'infrastructures d'envergure deviennent les trois vecteurs de la concurrence interprovinciale. La spécificité de chaque stratégie repose essentiellement sur la capacité des dirigeants locaux à rééquilibrer leurs liens d'interdépendance avec les acteurs privés, avec l'État central et avec les provinces voisines.

La divergence des trajectoires de développement conduit à une diversité d'enjeux de gouvernance métropolitaine au sein des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville. Ce chapitre analyse les trajectoires de métropolisation les plus emblématiques, tout en mettant l'accent sur la complexité et l'ambiguïté des relations entre les provinces, l'État central et les acteurs privés. La relation entre les provinces et les acteurs économiques sont multiformes. Alors que Hô Chi Minh Ville conserve son rôle de régulateur dans le domaine de l'investissement afin de favoriser les acteurs privés, la province de Binh Duong forme une alliance économique avec Becamex. Les modes spécifiques de développement élaborés par les provinces de cette région urbaine s'inscrivent dans une logique de mise en concurrence régionale.

La première partie du chapitre présente une synthèse sur les travaux préexistants relatifs aux deux thématiques suivantes : la complexité et la diversité du concept de métropolisation et les interactions entre les provinces dans le développement contemporain du Vietnam. La concurrence entre les quatre provinces économiquement avancées, qui contribue inévitablement à la fragmentation du territoire régional, est le moteur principal de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. La deuxième partie porte sur le modèle de développement de Hô Chi Minh Ville en montrant comment le rôle de pilotage joué par la ville-province dans les années 1990 se transforme aujourd'hui en rôle de régulation et de coordination des investissements. Le modèle de développement de la province de Binh Duong est analysé dans la troisième partie. Face à la métropole de Hô Chi Minh Ville, l'alliance formée entre le Comité populaire de Binh Duong et Becamex met en place des stratégies spécifiques dans le domaine du développement urbain et industriel, allant de l'industrialisation associant les industries légères aux nouvelles technologies à la modernisation d'infrastructures techniques. Enfin, la dernière partie montre comment le développement des provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau se traduit par une interdépendance importante avec la métropole de Hô Chi Minh Ville, bien que la construction de futurs mégaprojets peut renforcer la compétitivité de ces deux provinces.

I. La métropolisation dans le contexte de la montée en puissance des provinces vietnamiennes : quel cadre conceptuel ?

Dans le contexte vietnamien d'une croissance économique accélérée à partir des réformes du *Đôì Moi*, les provinces les plus avancées du pays s'engagent dans une nouvelle étape de développement : la métropolisation. Les provinces du Vietnam, qui se trouvent à différents stades de développement, élaborent de nouvelles stratégies métropolitaines s'adaptant aux contextes locaux. En l'absence de politiques communes élaborées par l'État central, les trajectoires de métropolisation des provinces se diversifient et favorisent des dynamiques de concurrence interprovinciale. Dans le contexte vietnamien, la montée en puissance des provinces est l'un des éléments fondamentaux permettant de déclencher la métropolisation. Cette partie analyse en premier lieu la diversité de la complexité du concept de métropolisation. Nous nous interrogerons en second lieu sur la montée en puissance des provinces en analysant les mécanismes à travers desquels ces dernières parviennent à négocier avec l'État central et à entrer en concurrence avec les territoires voisins.

1. La diversité et la complexité du concept de métropolisation

La métropolisation reste au Vietnam un phénomène récent et incomplet dont les signes sont particulièrement difficiles à appréhender. La métropolisation est définie comme un processus démographique et économique, qui se caractérise par une croissance rapide de la population⁵⁸⁴ et par l'implantation de fonctions dites « supérieures »⁵⁸⁵. De la réhabilitation du centre-ville de Hô Chi Minh Ville en nouveau quartier d'affaires à la création des villes nouvelles dans les périphéries émergentes, la métropolisation de cette région urbaine, stimulée par l'implantation de fonctions supérieures, est à l'origine d'une extension accélérée du territoire urbain régional. Si la métropolisation contribue en général à accélérer le développement des grandes villes, l'urbanisation rapide n'est pourtant pas, dans certains cas, le seul signe mettant en évidence l'émergence d'une métropole⁵⁸⁶. Le développement

⁵⁸⁴ Brunet, Roger, Ferras, Robert, et Théry, Hervé, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Montpellier, Reclus, 1992, p. 301.

⁵⁸⁵ Bonneville, Marc, « Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise », in *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?*, Paris, Economica, 1993, p. 321-343.

⁵⁸⁶ Bassand, Michel, Joye, Dominique et Leresche, Jean-Philippe, « Les enjeux de la métropolisation », in J.-P. Leresche, D. Joye et M. Bassand, dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Publications du Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, p. 1 ; Di Méo, Guy, « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques », *L'Information géographique*, 2010, 3, p. 25.

de certaines périphéries peut être le résultat de la déconcentration des villes-centres. Au-delà de certains pôles structurants comme Hô Chi Minh Ville, Thu Dầu Môt et Biên Hoa, le développement des nombreuses villes provinciales et périphéries s'inscrit majoritairement dans un processus de densification urbaine et démographique, qui reste dépourvu de véritables dynamiques métropolitaines. La croissance urbaine de ces territoires ne s'appuie pas sur le tertiaire supérieur ni sur les zones industrielles. Enfin, la combinaison entre l'urbanisation, les fonctions supérieures et l'intégration de l'économie locale aux circuits mondiaux est la condition fondamentale permettant de déclencher une métropolisation.

Si les modes d'urbanisation spontanée reflètent des logiques préexistantes de développement, principalement locales et non contrôlées, l'urbanisme de projet représente un élément clé dans la lecture de la recomposition métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville. La multiplication des projets immobiliers se traduit avant tout par l'émergence de nouvelles logiques spatiales et scalaires dans les périphéries des métropoles émergentes. Le nouveau régime de production urbaine déclenche un processus de régionalisation dans lequel l'expansion du territoire métropolitain au-delà des cadres territoriaux préexistants (comme les limites administratives des villes et des provinces) se réalise sous l'effet de la multiplication de projets immobiliers et d'infrastructures d'envergure⁵⁸⁷.

Les nouvelles formes urbaines et d'infrastructures représentent non seulement une expression directe d'une nouvelle modernité internationale, mais aussi de nouvelles logiques de concurrence métropolitaine⁵⁸⁸. Cette concurrence se traduit par la construction d'une nouvelle hiérarchie urbaine en fonction de la capacité d'intégration dans la mondialisation des pôles urbains⁵⁸⁹. Au sein de la région de Hô Chi Minh Ville, les trajectoires d'émergence des pôles urbains divergent en fonction de leurs capacités à capter les flux de capitaux, nationaux ou étrangers. La création de nouvelles infrastructures, de pôles urbano-industriels et le développement d'une main-d'œuvre qualifiée, reflétant le degré d'intégration dans la mondialisation d'une ville⁵⁹⁰, sont aujourd'hui les éléments clés de la stratégie de

⁵⁸⁷ Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 375 et 376.

⁵⁸⁸ Franck, Manuelle et Sanjuan, Thierry, « L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 14.

⁵⁸⁹ Lévy, Jacques, « Paris métropolitain. Réseaux et territoires de l'espace parisien », in J.-P. Leresche, D. Joye et M. Bassand, dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Publications du Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, p. 58 ; Vandermotten, Christan, « Les villes qui gagnent, les villes qui perdent », *Futuribles*, 2009, 354, p. 61-71.

⁵⁹⁰ Rozenblat, Céline, « L'internationalisation des villes européennes par les réseaux des entreprises multinationales », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1992, 4, p. 661-678.

métropolisation communément adoptée par Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau.

La métropolisation est également au cœur d'un processus de territorialisation⁵⁹¹ qui redéfinit l'identité spatiale et économique des pôles préexistants, ainsi que des périphéries émergentes. Ce phénomène, accélérant les dynamiques spatiales uniformisantes avec la généralisation de formes urbaines génériques, est également générateur de nouveaux atouts de développement⁵⁹². D'une part, l'écart se creuse entre les villes intégrées à la mondialisation, les pôles secondaires en émergence et les espaces en marge. Les inégalités de développement entre les pôles économiquement avancés et les provinces rurales et frontalières de la région de Hô Chi Minh Ville en représentent un cas exemplaire.

D'autre part, les périphéries jouent un rôle fondamental dans la construction de nouvelles identités métropolitaines. Les pôles de gravité de la métropolisation ne correspondent plus forcément aux centres urbains historiques, issus de la construction précédente du territoire national⁵⁹³. Les périphéries, bénéficiant d'une attribution de fonctions supérieures et de mégaprojets d'infrastructures, deviennent de nouvelles centralités métropolitaines⁵⁹⁴. Des zones urbano-industrielles aux villes nouvelles, les périphéries deviennent désormais un des moteurs du développement de la région de Hô Chi Minh Ville.

Sous l'effet de la métropolisation, la redéfinition de logiques préexistantes de mise en réseau et de hiérarchisation urbaine pose de nouveaux questionnements. Dépassant la proximité géographique et les héritages historiques partagés, les villes se fédèrent et se relient autour de nouveaux atouts comme les fonctions supérieures, les relais logistiques et les hubs de transport international⁵⁹⁵. Dans ce contexte, quel est le rôle des villes secondaires par rapport aux métropoles qui conditionnent de plus en plus leur fonctionnement par de nouvelles connectivités transnationales ?

⁵⁹¹ Leroy, Stéphane, « Sémantiques de la métropolisation », Paris, *L'Espace géographique*, 2000, 1, p. 80 et 81.

⁵⁹² Di Méo, Guy, « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques », *L'Information géographique*, 2010, 3, p. 33, 34 et 35.

⁵⁹³ Di Méo, Guy, « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques », *L'Information géographique*, 2010, 3, p. 28.

⁵⁹⁴ Gaschet, Frédéric et Lacour, Claude, « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'économie régionale & urbaine*, 2002, 1, p. 49-72.

⁵⁹⁵ Roncayolo, Marcel, « Métropoles hier et aujourd'hui », in *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?*, Paris, Economica, 1993, p. 16 ; May, Nicole, « L'aménagement du territoire et le système national urbain : de l'armature urbaine aux réseaux de villes », *Revue d'économie régionale & urbaine*, 1993, 5, p. 823-832 ; Bassand, Michel, Joye, Dominique et Leresche, Jean-Philippe, « Les enjeux de la métropolisation », in J.-P. Leresche, D. Joye et M. Bassand, dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Publications du Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, 1995, p. 1-15.

Les villes secondaires, constituant une couche intermédiaire entre les métropoles et les territoires marginalisés, s'inscrivent dans une métropolisation partielle dont les recompositions spatio-économiques restent parfois difficiles à appréhender⁵⁹⁶. Conservant des liens d'interdépendance avec le réseau urbain national et local, ces villes connaissent des transformations métropolitaines incomplètes voire mineures. En quête du renforcement de leur autonomie et de leur rayonnement économique, les villes secondaires construisent de nouveaux équilibres régionaux avec les métropoles, tout en accélérant leur intégration dans les circuits mondiaux. L'urbanisme de projet et l'industrialisation globalisée transforment les villes secondaires, comme Thu Dâu Môt, Biên Hoa, Ba Ria et Vung Tau, en de nouveaux pôles régionaux.

Les travaux préexistants proposent des typologies principalement axées sur des comparaisons entre les métropoles mondiales⁵⁹⁷ et les agglomérations mineures au début de leur parcours métropolitain⁵⁹⁸ ou encore entre des périphéries en mutation de différentes régions urbaines⁵⁹⁹. Dans le cadre de notre travail, l'analyse se centre sur les liens d'interdépendance entre la métropole de Hô Chi Minh Ville et ses territoires urbains voisins dans un processus fédérateur de métropolisation. Les interactions entre les provinces se trouvent au centre de notre analyse. De nouveaux liens de complémentarité et de concurrence émergent entre pôles de développement, ce qui justifie l'intérêt de s'interroger sur l'évolution des pouvoirs provinciaux à partir des réformes du *Đôì Moi*.

2. Le renforcement des pouvoirs provinciaux comme levier de la concurrence métropolitaine

Le renforcement des pouvoirs provinciaux a commencé dès la fin des années 1990 sous l'effet des réformes du *Đôì Moi*. Les réformes de décentralisation et l'arrivée des investissements directs étrangers représentent deux des éléments clés contribuant au renforcement des pouvoirs provinciaux⁶⁰⁰.

⁵⁹⁶ Goldblum, Charles et Frank, Manuelle, « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-Est », Paris, *L'espace géographique*, 2007, 3, p. 229-236.

⁵⁹⁷ Sassen, Saskia, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001, 408 p.

⁵⁹⁸ Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 9-24.

⁵⁹⁹ McGee, Terry G., « The Emergence of "Desakota" Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

⁶⁰⁰ Malesky, Edmund, « Provincial Governance and Foreign Direct Investment in Vietnam », in *Proceeding of the 20 Years of Foreign Investment: Reviewing and Looking Forward (1987-2007)*, Hanoi, Knowledge

Une nouvelle hiérarchie se forme entre les provinces en fonction de leurs capacités de captages des investissements, nationaux ou étrangers. Dès les années 1990, les zones industrielles émergent comme l'un des principaux récepteurs des investissements. Alors que les provinces sous-développées dépendent principalement des transferts budgétaires de l'État central et des investissements nationaux, les pôles économiques principaux comme Hô Chi Minh Ville, Đông Nai et Binh Duong attirent des flux importants de capitaux étrangers⁶⁰¹.

Engagées dans la course à la compétitivité, les provinces élaborent une série de mesures dans l'objectif d'attirer les investissements. La concurrence incite les provinces à élaborer des mesures de *fence-breaking* (briser les clôtures/les obstacles), qui transgressent les cadres politiques imposés par l'État central⁶⁰². Dans le cas de Hô Chi Minh Ville, le renforcement du pouvoir municipal se traduit à la fois par la privatisation partielle des entreprises publiques et par l'opposition à certaines directives de l'État central⁶⁰³.

Le Comité populaire de Binh Duong concentre ses efforts plus sur la construction d'un environnement propice à l'investissement que sur des mesures de court terme comme l'exemption fiscale accordée aux entreprises⁶⁰⁴. Les exemples des provinces économiquement avancées du Sud du Vietnam ont montré comment l'économie de marché remplace progressivement le centralisme démocratique dans la formulation des politiques locales.

Au-delà des intentions des autorités locales, la décentralisation est considérée par la ligne réformiste du Parti comme un moyen de pérenniser les résultats des réformes libérales

Publishing House, 2007, 17 p ; Malesky, Edmund, « Straight ahead on Red: How Foreign Direct Investment Empowers Subnational Leaders », Chicago, *The Journal of Politics*, 2008, 1, p. 97-119 ; Malesky, Edmund, « Gerrymandering - Vietnamese Style: Escaping the Partial Reform Equilibrium in a Nondemocratic Regime », Chicago, *The Journal of Politics*, 2009, 1, p. 132-159.

⁶⁰¹ Malesky, Edmund, « Provincial Governance and Foreign Direct Investment in Vietnam », in *Actes du colloque 20 years of foreign investment : reviewing and looking forward (1987-2007)*, Hanoi, Knowledge Publishing House, 2007, p. 4.

⁶⁰² Vasavakul, Thaveporn, « From fence-breaking to networking : interests, popular organizations and policy influences in post-socialist Vietnam », in B. Kerkvliet, R. Heng et D. Koh, dir., *Getting organized in Vietnam : moving in and around the socialist state*, Singapour, Iseas Publishing House, 2003, p. 25-61 ; Malesky, Edmund, « Provincial governance and foreign direct investment in Vietnam », in *Actes du colloque 20 years of foreign investment : reviewing and looking forward (1987-2007)*, Hanoi, Knowledge Publishing House, 2007, 17 p ; Malesky, Edmund, « Straight ahead on red : how foreign direct investment empowers subnational leaders », Chicago, *The journal of politics*, 2008, 1, p. 97-119.

⁶⁰³ Gainsborough, Martin, *Changing political economy of Vietnam : the case of Ho Chi Minh City*, Londres, Routledge Curzon, 2003, 188 p.

⁶⁰⁴ Malesky, Edmund, « Provincial governance and foreign direct investment in Vietnam », in *Proceeding of the 20 Years of Foreign Investment: Reviewing and Looking Forward (1987-2007)*, Hanoi, Knowledge Publishing House, 2007, p. 13.

des années 1980 et 1990⁶⁰⁵. La création d'une vingtaine de nouvelles provinces depuis les années 1990 (le Vietnam compte actuellement 61 provinces) a permis à l'État d'atteindre un double objectif.

Premièrement, la subdivision du territoire national en plusieurs provinces permet au gouvernement central de renforcer son contrôle sur les autorités locales. Les provinces les plus pauvres se soumettent au commandement de l'État central afin d'obtenir des transferts budgétaires en provenance de ce dernier. Deuxièmement, le redécoupage de certaines provinces permet aux autorités locales de concentrer leurs efforts de développement sur certains territoires. La subdivision de la province de Sông Be en Binh Duong et Binh Phuoc témoigne de cette stratégie politique. Avant le redécoupage, les districts du sud de Sông Be (formant l'actuelle province de Binh Duong) qui disposaient des premières zones industrielles de la province, généraient l'essentiel du revenu provincial dont une partie servait à financer les districts ruraux sous-développés du nord (formant l'actuelle province de Binh Duong). À la suite du redécoupage, Binh Duong, coupée de plusieurs charges budgétaires, est parvenue à concentrer ses efforts de développement dans l'industrialisation. À partir des années 2000, de nouveaux liens de coopération ont été créés entre Binh Duong et Binh Phuoc, ce qui a permis à cette dernière un décollage économique⁶⁰⁶. La politique de redécoupage territorial lancé dans les années 1990 met en évidence l'omniprésence de l'État central dans le développement. La montée en puissance des provinces n'est pas synonyme de désengagement de l'État central sous l'effet de la libéralisation économique. La décentralisation au Vietnam, largement placée sous le contrôle du gouvernement central, s'inscrit dans une nouvelle stratégie permettant de remodeler les rapports de forces entre les échelons du pouvoir.

II. Le modèle de métropolisation de Hô Chi Minh Ville : entre les nouveaux secteurs stratégiques et la régulation des investissements

Hô Chi Minh Ville s'engage aujourd'hui dans une reformulation de ses stratégies de développement dans l'objectif de conserver son rôle dominant face à la montée en puissance de ses voisins. La redéfinition de son modèle de développement passe par le biais de trois

⁶⁰⁵ Malesky, Edmund, « Provincial governance and foreign direct investment in Vietnam », in *Proceeding of the 20 Years of Foreign Investment: Reviewing and Looking Forward (1987-2007)*, Hanoi, Knowledge Publishing House, 2007, p. 4 et 5.

⁶⁰⁶ Malesky, Edmund, « Gerrymandering - Vietnamese Style: Escaping the Partial Reform Equilibrium in a Nondemocratic Regime », Chicago, *The Journal of Politics*, 2009, 1, p. 142.

mesures principales : une nouvelle politique d'industrialisation orientée vers les secteurs modernes ; un urbanisme de projet au service de la création de nouvelles centralités métropolitaines ; un renforcement du rôle « régulateur » des investissements du Comité populaire.

1. Le développement des industries à forte valeur ajoutée au centre de la nouvelle stratégie d'industrialisation

Alors que ses provinces voisines s'engagent aujourd'hui dans la création de nouvelles zones industrielles, Hô Chi Minh Ville réoriente sa stratégie d'industrialisation vers les secteurs de pointe. Les technopôles, localisés en périphérie de la ville-province, contribuent à réorganiser la structure spatiale et sectorielle de son appareil industriel.

Selon le schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville de 2017, Hô Chi Minh Ville possède actuellement 23 zones industrielles (18 zones industrielles « classiques », trois zones franches et une zone de nouvelles technologies), qui occupent environ 3 900 ha⁶⁰⁷. Attirant en 2017 840 millions de dollars d'investissements⁶⁰⁸, les zones industrielles restent un des secteurs pionniers de l'économie municipale. L'industrialisation de la ville-province se heurte actuellement à certaines limites, qui nécessitent une réorientation en profondeur du secteur secondaire municipal.

Premièrement, les zones industrielles préexistantes, majoritairement créées dans les années 1990 et 2000, accueillent surtout les industries à faible valeur ajoutée comme le textile, le cuir, la fabrication des produits plastiques et l'agro-alimentaire. Ces filières représentent en 2016 48 % de la production industrielle de Hô Chi Minh Ville (plus de 21 parmi les 44 milliards de dollars générés par le secteur industriel provincial)⁶⁰⁹. Ces filières à faible valeur ajoutée polarisent en 2016 700 000 employés, ce qui représente 70 % de l'emploi industriel de Hô Chi Minh Ville⁶¹⁰.

Deuxièmement, la capacité d'élargissement des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville est aujourd'hui particulièrement limitée. Exception faite de la zone de

⁶⁰⁷ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 488.

⁶⁰⁸ Duy Khanh, « Các khu công nghiệp TP HCM thu hút 900 triệu USD vốn đầu tư năm 2018 » [Les zones industrielles de Hô Chi Minh Ville tendent à attirer 900 millions de dollars d'investissements en 2018], *Người Đồng Hành*, 23/01/2018.

⁶⁰⁹ Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi MinhVille, Statistical Publishing House, 2015, p. 161.

⁶¹⁰ Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi MinhVille, Statistical Publishing House, 2015, p. 125.

nouvelles technologies du district 9, les zones industrielles situées dans les districts orientaux de la métropole (district 2, 9 et de Thu Đức) ont par exemple des taux de remplissage supérieurs à 90 %⁶¹¹. L'urbanisation accélérée des périphéries contribue à amoindrir la réserve foncière nécessaire pour l'élargissement des zones industrielles.

Troisièmement, la concurrence interprovinciale, principalement venue de Đông Nai et de Binh Duong, rend de moins en moins attractives les zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville. Disposant de ressources foncières importantes, ces deux provinces possèdent actuellement 60 zones industrielles. Les zones industrielles de ces deux provinces, dont une grande partie a été construite durant les années 2000, proposent non seulement des équipements modernes mais également des offres de location de terrain plus attractives.

Face à ces difficultés, Hồ Chí Minh Ville se lance actuellement dans un double processus de restructuration de son industrie. La modernisation des secteurs préexistants s'accompagne d'un développement important des nouvelles technologies. La compétitivité de la ville-province s'appuie désormais sur une amélioration de la qualité et de l'adaptabilité aux nouvelles technologies de son secteur secondaire.

Le poids des secteurs à faible valeur ajoutée dans la structure sectorielle et de l'emploi de Hồ Chí Minh Ville devient de moins en moins important. Représentant 48,1 % du PIB de la ville-province en 2005, la part du secteur secondaire dans l'économie municipale a chuté à 37,9 % en 2011 et 24,9 % en 2016⁶¹². Dans la structure de l'emploi industriel, alors que le nombre d'employés du secteur du textile a augmenté entre 2011 et 2016 en passant de 303 000 à 328 000, celui du cuir a connu une légère baisse en passant de 234 000 à 225 000 travailleurs⁶¹³. Le cas de ces industries légères illustre la complexité des dynamiques internes de l'industrie de Hồ Chí Minh Ville, ce qui met en évidence pourtant une persistance des industries de faible valeur ajoutée.

Dans un effort de modernisation et de spécialisation, Hồ Chí Minh Ville appuie son secteur secondaire sur quatre nouvelles industries clés⁶¹⁴ : électronique, mécanique, chimie et plasturgie, et agro-alimentaire. Le textile et le cuir (plus de 50 % de l'emploi industriel)

⁶¹¹ Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville (Hepza), « Bảng tỉ lệ lấp đầy của các KCN-KCX TP.HCM » [Taux de remplissage des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville jusqu'au novembre 2015], http://www.hepza.hochiminhcity.gov.vn/web/guest/kcn_kcx-tphcm/bang-gia-dat, consulté le 25/01/2019.

⁶¹² Hồ Chí Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2011 of Hồ Chí Minh City*, Hồ Chí Minh Ville, Statistical Publishing House, 2012, p. 37 ; Hồ Chí Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hồ Chí Minh City*, Hồ Chí Minh Ville, Statistical Publishing House, 2015, p. 49.

⁶¹³ Hồ Chí Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hồ Chí Minh City*, Hồ Chí Minh Ville, Statistical Publishing House, 2015, p. 125.

⁶¹⁴ Directive 05/CT-UBND/2017, Directive du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur le programme de développement socio-économique et budgétaire de 2018 de Hồ Chí Minh Ville.

ne font plus partie des secteurs au développement prioritaire et sont destinés à une spécialisation qui cherche à réduire la part de la main-d'œuvre peu qualifiée⁶¹⁵. Représentant respectivement 6 % et 8,3 % de la production industrielle de Hô Chi Minh Ville en 2016 (2,6 et 3,6 milliards de dollars), le secteur de l'électronique et celui de la chimie et du plastique jouent toujours un rôle mineur dans l'industrialisation. Dans l'objectif de les promouvoir, le Comité populaire de la ville-province redéfinit le mécanisme de planification de ses zones industrielles.

Concernant les zones industrielles préexistantes, la planification doit désormais s'appuyer sur deux orientations. Premièrement, il s'agit de stratégies visant à créer de nouvelles infrastructures pour les industries prioritaires. La plupart des « sites industriels »⁶¹⁶ seront délocalisés, alors que certains seront reconvertis en « zones industrielles ». Des problèmes de pollution, une planification obsolète et une localisation intégrée à l'environnement urbain représentent les trois limites fondamentales des sites industriels⁶¹⁷. Possédant actuellement 19 sites industriels éparpillés dans ses périphéries, Hô Chi Minh Ville vise à la réduction de leur nombre à 12 à 10 sites pour la période 2020-2030.

Selon le schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville de 2017, quatre sites industriels seront reconvertis, ce qui peut créer 350 ha de plus de zones industrielles⁶¹⁸ (**carte 34**). La reconversion des sites industriels représente néanmoins une solution mineure proposée par la nouvelle stratégie d'industrialisation. La création de nouvelles infrastructures bénéficie majoritairement de l'extension des zones industrielles. Occupant 3900 ha en 2014, les zones industrielles de Hô Chi Minh Ville, dont huit font l'objet de projets d'élargissement, vont s'étendre sur une superficie de 6 700 ha en 2020⁶¹⁹.

⁶¹⁵ Entretien du 5 mai 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au Comité de gestion des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville (Hepza) ; Entretien du 4 avril 2016 avec Monsieur C., fonctionnaire à l'Institut de recherche pour le développement de Hô Chi Minh Ville.

⁶¹⁶ Par rapport aux zones industrielles, les sites industriels s'étendent sur des superficies considérablement moins importantes et sont majoritairement destinés aux entreprises vietnamiennes de taille modeste. La plupart des sites industriels ont été créés à la suite de la réhabilitation et du regroupement d'usines préexistantes. Le niveau d'organisation et d'équipement des sites industriels est inférieur à celui des zones industrielles.

⁶¹⁷ Entretien du 4 avril 2016 avec Monsieur C., fonctionnaire à l'Institut de recherche pour le développement de Hô Chi Minh Ville.

⁶¹⁸ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 489.

⁶¹⁹ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 488 et 489.

Dans sa politique d'investissement, le Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville (Hepza) valide de moins en moins de projets de développement des industries polluantes et à utilisation de main-d'œuvre peu qualifiée⁶²⁰. En concentrant ses efforts sur les secteurs à forte valeur ajoutée, Hồ Chí Minh Ville se démarque de ses provinces voisines, dont le modèle d'industrialisation datant des années 1990 reste prédominant. Une industrialisation moderne et spécialisée constitue donc le premier axe de mise en concurrence entre Hồ Chí Minh Ville et ses voisins.

En parallèle de la restructuration des zones industrielles préexistantes, quelques projets clés sont considérés par le Comité populaire comme le fer de lance de la course à la compétitivité industrielle de la ville-province. Deux cas de figure illustrent la réorientation vers les nouvelles technologies de l'industrie de Hồ Chí Minh Ville (**carte 34**) : la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville (district 9), la zone de technologies informatiques de Quang Trung (district 12).

Localisée au nord de la ville-province, la zone de technologies informatiques de Quang Trung (district 12) devient aujourd'hui un véritable pôle de nouvelles technologies et d'enseignement et de recherche de Hồ Chí Minh Ville (**illustration 65**). Créé en 2001 à l'initiative du Comité populaire de la ville-province⁶²¹, le parc de Quang Trung s'étend sur une superficie de 43 ha et compte actuellement 157 entreprises⁶²². Parmi les investisseurs du parc, certaines entreprises internationales originaires des États-Unis comme HP (Hewlett-Packard) et IBM (International Business Machines) qui y ont investi plusieurs millions de dollars au début des années 2010⁶²³. Les grandes entreprises nationales comme la firme privée FPT (Food Processing Technology)⁶²⁴ et celle de Viettel de l'armée vietnamienne y implantent également des centres de recherche et de production de logiciels. La présence de plusieurs entreprises nationales et étrangères dans cette zone montre l'ampleur du développement des nouvelles technologies, qui est aujourd'hui l'un des secteurs clés de la ville-province.

⁶²⁰ Entretien du 5 mai 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville (Hepza).

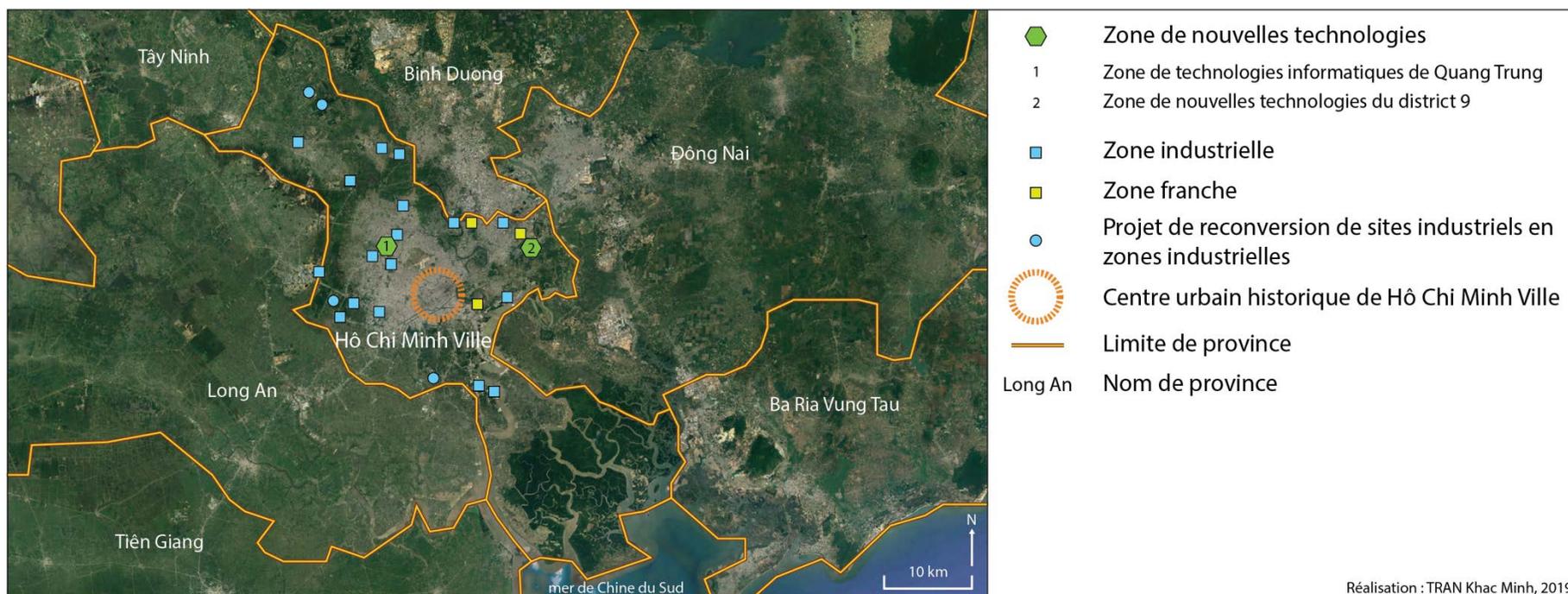
⁶²¹ Décision 4421/QĐ-UB-CN/2000, Décision du Président du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du projet de la zone de technologies informatiques de Quang Trung.

⁶²² La zone de technologies informatiques de Quang Trung, « Giới thiệu : tại sao chọn QTSC (công viên phần mềm Quang Trung)? » [Introduction : pourquoi choisir le QTSC (la zone de technologies informatiques de Quang Trung) ?], <https://www.qtsc.com.vn/gioi-thieu>, consulté le 25/01/2019.

⁶²³ Lê Nguyễn Minh, « HP đầu tư công ty phần mềm ở Việt Nam » [HP investit au Vietnam dans le domaine des logiciels informatiques], *Người Đồng Hành*, 16/10/2010.

⁶²⁴ Cette entreprise, créée en 1988, est à l'origine spécialisée en industrie agro-alimentaire. Dans les années 1990, FPT s'est progressivement orienté vers les technologies informatiques.

Carte 34. La répartition des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville, sa diversité et ses évolutions



La répartition des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville révèle certaines spécificités de son processus d'industrialisation. Premièrement, la ville-centre et le district rural du sud de Cần Giôc sont épargnés par l'industrialisation en raison de conditions géographiques peu propices (densités démographiques extrêmes dans la ville-centre, terrains marécageux à Cần Giôc). Si les zones industrielles s'implantent partout dans les périphéries, les districts de l'est émergent comme le pôle industriel principal de la ville-province. Une liaison rapide et directe avec les provinces voisines, qui permet ensuite d'accéder aux ports maritimes de Ba Ria Vung Tau, représente la condition la plus importante de l'émergence des territoires orientaux de Hô Chi Minh Ville. Si les zones industrielles préexistantes des districts 9 et de Thu Đức sont aujourd'hui quasi totalement remplies, la zone de nouvelles technologies du district 9 poursuit son développement avec un projet d'extension (600 ha de plus) au début des années 2010.

Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 63 ; Google Earth, 2019.

Par rapport à la zone de nouvelles technologies du district 9 (district 9), il existe deux limites qui contraignent le développement de Quang Trung. Premièrement, sa localisation dans le district 12, situé au nord-ouest de la ville-province, ne permet pas une liaison rapide avec le pôle industriel originel de Hồ Chí Minh Ville, qui se trouve dans les districts orientaux (district 9 et de Thủ Đức). En plus de la route nationale n° 22 menant à la province de Tây Ninh et de la route n° 1, la liaison entre le parc de Quang Trung et le reste de la ville est assurée par un réseau intra-urbain de plus en plus saturé à cause de l'urbanisation rapide des districts 12, de Go Vập et de Hoc Môn. Face à cette difficulté, la zone de technologies informatiques de Quang Trung est dans l'impossibilité de s'élargir, ce qui représente une lacune dans la politique d'industrialisation menée par la ville-province.

Deuxièmement, sa spécialisation dans les technologies informatiques empêche ce parc d'attirer des flux d'investissements importants. Depuis sa création, la zone de Quang Trung a réussi à attirer 104 millions de dollars par rapport à plus de six milliards de dollars investis (dont 5,4 milliards d'investissements directs étrangers) dans la zone de nouvelles technologies du district 9⁶²⁵. Au-delà de l'ambition de devenir un pôle de technologies informatiques, les industries occupent une place toujours prédominante dans l'économie de la ville-province. En plus des politiques d'aménagement peu efficaces présentées ci-dessus, le manque d'attractivité de Quang Trung est lié à une stratégie d'industrialisation déconnectée de la réalité.

Malgré les lacunes des domaines de l'aménagement urbain et de l'orientation sectorielle de Quang Trung, le secteur de la recherche et de l'enseignement devient aujourd'hui un nouvel atout de cette zone de nouvelles technologies. Attirant huit établissements comme les grandes universités privées de FPT et de Hoa Sen, Quang Trung est devenue un véritable pôle d'enseignement supérieur, qui accueille en 2018 plus de 10 000 étudiants⁶²⁶. Si le district 9 émerge comme le premier pôle de nouvelles technologies de la ville-province, le développement du parc de Quang Trung contribue à générer de nouvelles activités d'enseignement et de recherche, au profit du développement des districts du nord-ouest de la ville-province. Sous l'effet de la spécialisation sectorielle des

⁶²⁵ La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville, « Kỷ niệm 16 năm thành lập Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh » [La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville célèbre son 16^e anniversaire], <http://www.shtp.hochiminhcity.gov.vn/TinTuc/tinhoatdong/Lists/Posts/Post.aspx?CategoryId=2&ItemID=395&PublishedDate=2018-10-28T09:45:00Z>, consulté le 25/01/2019.

⁶²⁶ La zone de technologies informatiques de Quang Trung, « Giới thiệu : tại sao chọn QTSC (công viên phần mềm Quang Trung) ? » [Introduction : pourquoi choisir le QTSC (la zone de technologies informatiques de Quang Trung) ?], <https://www.qtsc.com.vn/gioi-thieu>, consulté le 25/01/2019.

périphéries, de nouveaux pôles productifs émergent et reconfigurent les dynamiques spatiales du développement de Hô Chi Minh Ville.

Illustration 65. La zone de technologies informatiques de Quang Trung (district 12)



Source : Tuong Hân, « Định vị giá trị sáng tạo ở Công viên phần mềm Quang Trung » [Évaluer la valeur créative de la zone de technologies informatiques de Quang Trung], *QTSC News*, 05/02/2019 (photo A) ; NSO, « Quang Trung Software Park » [La zone de technologies informatiques de Quang Trung], <http://ip.nso.com.vn/IndustrialPark/IndustrialParkDetails/404>, consulté le 27/01/2019 (photo B) ; Google Earth, 2019.

La zone de nouvelles technologies du district 9 représente la deuxième figure de la réorientation industrielle de Hô Chi Minh Ville (**illustration 66**). La réussite de cette zone industrielle montre comment les nouvelles technologies ont pu contribuer non seulement à renforcer la compétitivité de Hô Chi Minh Ville, mais aussi à transformer le paysage économique du district 9.

Les firmes internationales comme Nidec (fabrication de composants électroniques et de circuits intégrés), Intel (technologies informatiques), Samsung (fabrication de produits électroniques) comptent pour plus des deux tiers des investissements directs étrangers dans cette zone industrielle⁶²⁷. Intel y a investi un milliard de dollars en 2006⁶²⁸. Les firmes internationales de Nidec (originaire du Japon) et de Samsung (originaire de la Corée du Sud) y ont versé respectivement un milliard en 2012⁶²⁹ et plus de deux milliards de dollars en 2015⁶³⁰. À la fin 2015, la firme pharmaceutique française Sanofi a également annoncé un plan d'investissement de 75 millions de dollars dans la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville⁶³¹. L'usine de Sanofi, achevée en 2016), qui est le troisième établissement au Vietnam détenu par cette entreprise française, est dotée d'une capacité de production de 90 millions de boîtes de médicaments par an.

Les investissements conséquents dans le domaine des nouvelles technologies par les firmes étrangères témoignent du succès de la stratégie d'industrialisation mise en place par la municipalité. Les usines installées dans cette zone de nouvelles technologies emploient cependant majoritairement des ouvriers peu qualifiés, qui travaillent principalement dans des chaînes d'assemblage de produits manufacturiers. En parallèle de l'élargissement du secteur des nouvelles technologies, l'amélioration de la qualité de la main-d'œuvre apparaît comme l'une des conditions fondamentales permettant de consolider l'appareil industriel de Hồ Chí Minh Ville.

⁶²⁷ La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville, « Kỳ niệm 16 năm thành lập Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh » [La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville célèbre son 16^e anniversaire], <http://www.shtp.hochiminhcity.gov.vn/TinTuc/tinhoatdong/Lists/Posts/Post.aspx?CategoryId=2&ItemID=395&PublishedDate=2018-10-28T09:45:00Z>, consulté le 25/01/2019.

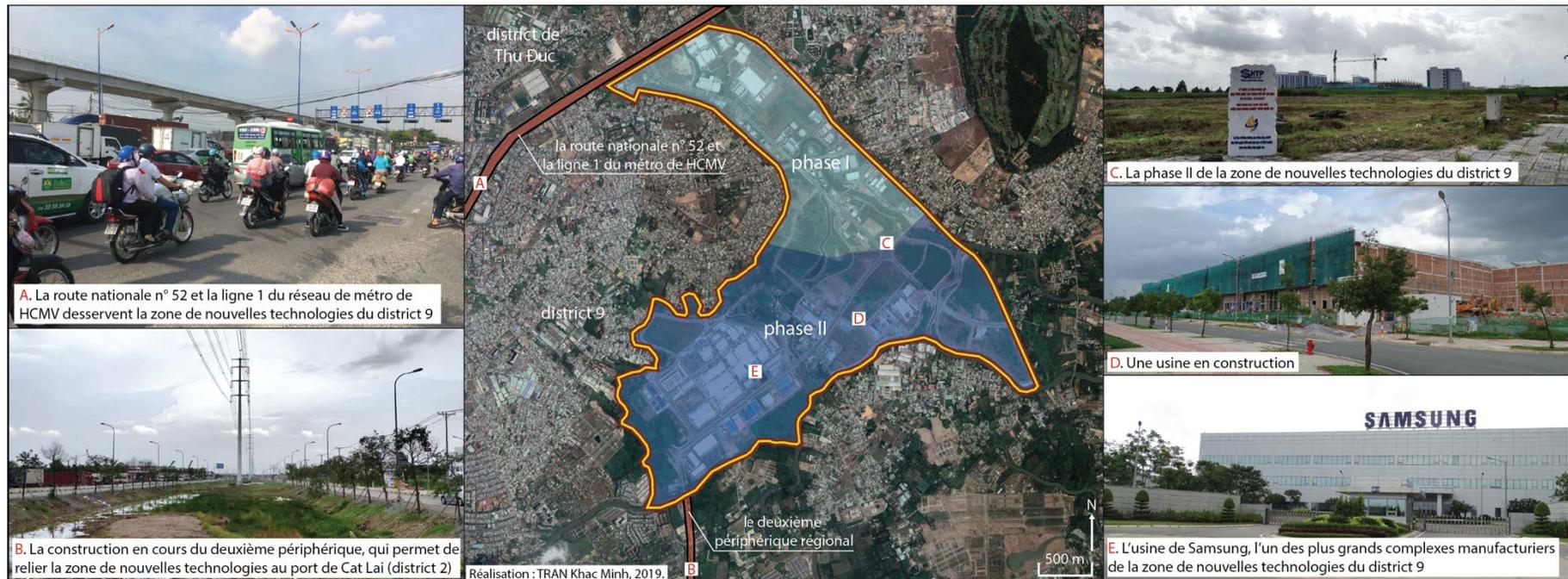
⁶²⁸ MPE, « Nhà máy Intel Việt Nam » [L'usine de la firme Intel au Vietnam], <http://www.mpe.com.vn/nha-may-intel-viet-nam>, consulté le 25/01/2019.

⁶²⁹ Quốc Hưng, « Nidec mở thêm nhà máy ở SHTP » [La firme Nidec ouvre une nouvelle usine dans le SHTP (la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville)], *Thời báo kinh tế Sài Gòn Online*, 16/07/2012.

⁶³⁰ Tuong Hân, « Samsung nâng vốn đầu tư vào Khu công nghệ cao TP HCM lên 2 tỷ USD » [Samsung augmente ses investissements jusqu'à deux milliards de dollars dans la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville], *Sài Gòn Giải Phóng Online*, 30/12/2015.

⁶³¹ Ha Huy Hiệp, « 75 triệu USD xây nhà máy của Sanofi tại Việt Nam » [75 millions d'investissements pour la construction de l'usine de Sanofi au Vietnam], *Báo Đầu Tư*, 29/03/2013.

Illustration 66. La zone de nouvelles technologies du district 9 (HCMV), sa localisation et son développement



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 (photos B, C, D, E) et en 2018 (photo A) ; Google Earth, 2019.

L'extension de la zone de nouvelles technologies du district 9, autorisée par la municipalité en 2012⁶³², a réussi à attirer trois milliards de dollars dans le cadre de 60 projets d'investissements⁶³³. L'immense usine de Samsung, dont le montant des investissements s'élève à deux milliards de dollars, devient aujourd'hui le symbole de la réussite de cette zone industrielle. Mise en service à la fin 2015, cette usine s'est spécialisée dans la fabrication de plusieurs types de produits audiovisuels (écrans, téléviseurs...). Une grande partie des produits de Samsung fabriqués dans la zone de nouvelles technologies du district 9 sont exportés sur le marché mondial. Ce complexe produit aujourd'hui 19 % des téléviseurs led de Samsung. Le cas de l'usine de Samsung met en évidence l'intégration de l'industrie vietnamienne dans les circuits mondiaux. Possédant de nombreux complexes industriels et ports maritimes, Hồ Chí Minh Ville se dote des conditions nécessaires pour devenir un pôle manufacturier en Asie du Sud-Est.

Le développement de la zone de nouvelles technologies du district 9 bénéficie également des atouts logistiques du district 9. Comme la route nationale n° 52 (ancienne autoroute Saigon-Biên Hòa) rencontre aujourd'hui des problèmes de saturation, plusieurs axes routiers alternatifs sont en cours de construction. La liaison entre ce complexe de nouvelles technologies et les ports de la région est assurée par le deuxième périphérique régional. L'autoroute CT01 Hồ Chí Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây permet également de relier le district 9 à la province de Đồng Nai et aux ports de Ba Ria Vung Tau.

La production industrielle réalisée par la zone de nouvelles technologies du district 9 atteint 45 milliards de dollars depuis sa création⁶³⁴. L'implantation des entreprises de nouvelles technologies a contribué à transformer en profondeur le paysage économique du district 9. Ce territoire périphérique se démarque de Thu Đức et du district 2 pour devenir le futur pôle industriel de la ville-province. Thu Đức, qui s'inscrit historiquement dans l'industrialisation des années 1990, se heurte aujourd'hui à une urbanisation rapide et peu contrôlée. Quant au district 2, les projets immobiliers et la ville nouvelle de Thu Thiêm

⁶³² Décision 6664/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation de la phase II du programme de développement de la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville.

⁶³³ La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville, « Kế hoạch xây dựng và phát triển giai đoạn II Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 5 năm (2013-2018) và tầm nhìn đến năm 2020 » [La phase II du programme de développement de la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville pour la période 2013-2018 avec les perspectives pour 2020], http://www.shtp.hochiminhcity.gov.vn/banquanlykhucnc/pages/dinh-huong-phat-trien.aspx#_ftn1, consulté le 25/01/2019.

⁶³⁴ La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville, « Kỷ niệm 16 năm thành lập Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh » [La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville célèbre son 16^e anniversaire], <http://www.shtp.hochiminhcity.gov.vn/TinTuc/tinhoatdong/Lists/Posts/Post.aspx?CategoryId=2&ItemID=395&PublishedDate=2018-10-28T09:45:00Z>, consulté le 25/01/2019.

contribuent à transformer ce territoire péricentral en une nouvelle centralité métropolitaine. Dans ce contexte, le développement de cette zone de nouvelles technologies permet au district 9 de se doter de nouveaux atouts économiques afin de concurrencer ses voisins.

La mise en concurrence sous l'effet de l'industrialisation s'accroît non seulement entre Hô Chi Minh Ville et ses provinces voisines, mais également entre les périphéries métropolitaines. Avec la création des parcs de nouvelles technologies, une nouvelle dynamique de spécialisation et de modernisation industrielle émerge. Dans le cas de Hô Chi Minh Ville, la divergence entre l'industrialisation et l'urbanisme de projet paraît de plus en plus nette. L'exemple des mégaprojets de Hô Chi Minh Ville montre comment l'urbanisme de projet associé au marché immobilier a contribué à la redéfinition du modèle de métropolisation.

2. Du marché immobilier à l'implantation d'activités tertiaires supérieures, le rôle régulateur déterminant de la municipalité

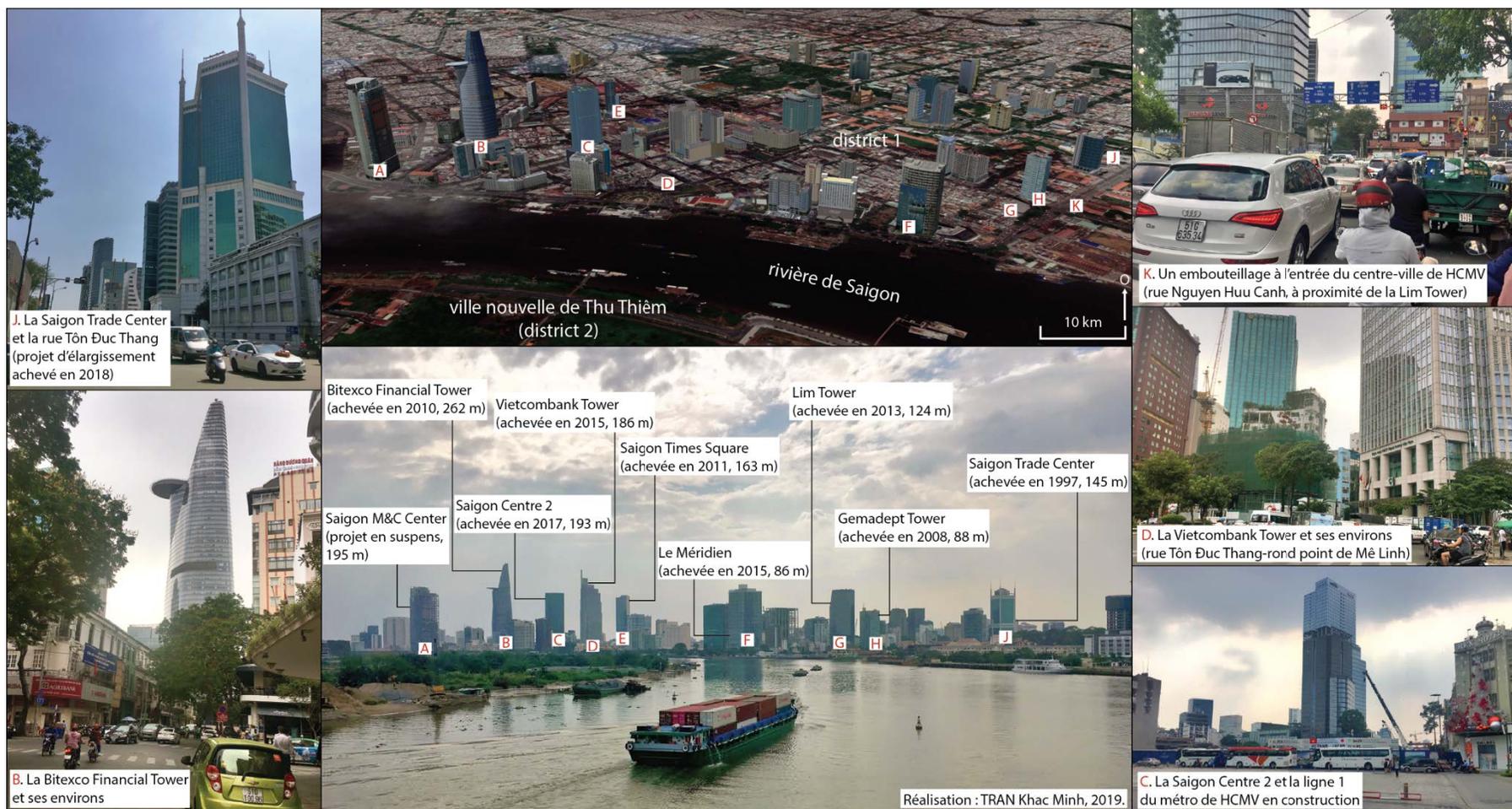
Face à la concurrence de l'industrie de Binh Duong et de Đông Nai, Hô Chi Minh Ville tend à diversifier ses orientations économiques. La métropolisation de la ville-province s'appuie sur deux atouts : le tertiaire supérieur et l'immobilier. Le développement de ces deux secteurs génère des dynamiques spatiales distinctes. La réhabilitation de la ville-centre, où les immeubles de bureaux remplacent progressivement les quartiers de maisons-compartiments, crée de nouveaux espaces pour les activités tertiaires. Dotées de fonds fonciers importants, les périphéries voient l'implantation de projets de zones urbaines nouvelles, qui contribuent à l'émergence d'un nouveau marché immobilier dynamique⁶³⁵.

À partir des années 2000, la construction des immeubles de bureaux s'accroît dans le centre-ville historique de Hô Chi Minh Ville (**illustration 67**). L'immeuble Sunwah Tower (92 m) dont la construction est achevée en 1995 est l'un des symboles emblématiques de l'ouverture économique du Vietnam. Jusqu'en 2010, la tour de bureaux Saigon Trade Center (inauguré en 1997), dont la hauteur s'élève à 145 m, est le plus grand immeuble de Hô Chi Minh Ville. À partir de 2010, plusieurs immeubles de grande hauteur voient le jour dans le centre-ville historique. Bitexco Financial Tower (262 m, inauguré en 2010), Saigon Centre 2 (193 m, inauguré en 2017), Vietcombank Tower (186 m, inauguré en 2015) redessinent la silhouette du centre-ville de Hô Chi Minh Ville.

⁶³⁵ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p.

Plusieurs bâtiments datant de l'époque coloniale ont été détruits dans le cadre de nouveaux projets d'immobilier commercial. L'édifice construit par les Français à l'intersection de la rue Đông Khoi et de celle de Lê Thanh Tôn, où se trouvait le département de l'Éducation de Hô Chi Minh Ville avant 2010, a été détruit pour laisser la place à un immense centre commercial Vincom. La destruction du centre commercial historique Tax (construit en 1880), qui se trouvait à quelques centaines de mètres de l'Opéra de Saigon, a suscité une vague de contestation en 2016. L'hypercentre de Hô Chi Minh Ville devient aujourd'hui un chantier colossal pour la construction de la première ligne de métro (19,7 km) au sud du Vietnam, qui est censé relier le district 1 aux périphéries orientales.

Illustration 67. Les immeubles de grande hauteur du centre-ville de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2019 ; Google Earth, 2019.

Ces projets de rénovation de la métropole, qui contribuent à détruire une partie de son patrimoine architectural, transforment son centre-ville historique en un nouveau centre d'affaires. Les immeubles de grande hauteur accueillent aujourd'hui les plus grandes firmes nationales et étrangères. L'immeuble Vietcombank Tower est par exemple l'expression directe de la puissance économique de Vietcombank. L'ancienne banque publique, restructurée en société par actions en 2007, joue un rôle important dans le secteur bancaire vietnamien. Dans le contexte vietnamien d'une croissance économique accélérée, les sociétés diversifient leurs domaines d'activités. Vietcombank investit ainsi aujourd'hui dans des domaines aussi divers que la finance, les assurances ou le crédit immobilier. La construction de l'immeuble Vietcombank Tower a été (de ce point de vue ?) un acte symbolique affirmant la montée en puissance des entreprises nationales.

Pourtant, la transformation du centre-ville historique se heurte à certains problèmes. Le développement d'infrastructures de transport ne parvient plus à suivre le rythme de l'urbanisation, ce qui provoque des embouteillages dans l'hypercentre de Hô Chi Minh Ville. L'artificialisation du sol contribue également à aggraver les problèmes d'inondation. Face à cette situation, la municipalité a réorienté sa stratégie de développement urbain. Dans son dernier programme de développement du secteur du logement⁶³⁶, le Comité populaire a mis un terme à la construction d'immeubles de grande hauteur dans les districts 1 et 3, qui correspondent au centre-ville historique de Hô Chi Minh Ville. Ce tournant réaffirme le rôle des périphéries dans la construction de la vitrine métropolitaine de la ville-province.

Au-delà des districts centraux de plus en plus saturés, les espaces péricentraux et périphériques se trouvent au cœur de l'émergence d'un secteur immobilier dynamique. Les districts du centre-ville représentent 8,5 % des projets immobiliers (104 des 1 216 projets) et seulement 1 % de la surface destinée à la promotion immobilière (67,5 des 6 783 ha)⁶³⁷. Les quatre districts orientaux de la ville-province (Binh Thanh, 2, 9 et Thu Đức), où se trouvent les projets les plus emblématiques, polarisent plus de 40 % de la surface destinée à la promotion immobilière dans le cadre de 409 projets de zone urbaine nouvelle.

⁶³⁶ Résolution 10/NQ-HĐND/2018, Résolution du Conseil populaire de Hô Chi Minh Ville sur le programme de développement du secteur du logement pour la période 2016-2025.

⁶³⁷ Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hô Chi Minh Ville pour la période 2016-2020, avec les orientations pour 2025 et les perspectives pour 2030], Hô Chi Minh Ville, département de la Construction de Hô Chi Minh Ville, 2017, p. 233.

Illustration 68. La recomposition spatiale des secteurs situés le long de la rivière de Saigon (districts 1, 2 et de Binh Thanh)



Source : TRAN, KHAC MINH, photos prises en 2019 ; Google Earth, 2019.

Face au dynamisme du marché foncier et immobilier local, l'intervention du Comité populaire semble se réduire à la régulation de flux de capitaux et à la mise en place de cadres juridiques favorables aux promoteurs. La coordination de moins en moins stricte de la municipalité envers les promoteurs se traduit avant tout par le caractère flexible, négociable et modulable des schémas directeurs locaux. De la construction des bâtiments de bureaux au développement des mégaprojets, la municipalité agit au service des promoteurs immobiliers en élaborant un cadre juridique favorable et en prenant en charge l'indemnisation des terrains⁶³⁸.

L'intervention de la municipalité dans l'acquisition de terrains est fondamentale dans les projets de Saigon South (600 ha) et de Thu Thiêm (657 ha) et dans la rénovation des secteurs stratégiques situés le long de la rivière de Saigon (**illustrations 68 et 69**, et **encadré 16**). Si l'acquisition des terrains de Phu My Hung au début des années 1990 s'est réalisée dans les de bonnes conditions⁶³⁹, celle de Thu Thiêm a rencontré jusqu'à aujourd'hui de multiples problèmes d'ordre juridique et financier. Les indemnités insuffisantes proposées par la municipalité ont provoqué plusieurs vagues de contestation, remettant en cause la légitimité politique du Comité populaire⁶⁴⁰. Dans la coordination des investissements, la municipalité se heurte à des difficultés dans la recherche de promoteurs, ce qui contribue non seulement à ralentir la réalisation de ce mégaprojet, mais aussi à aggraver la situation d'endettement de la ville-province⁶⁴¹. De multiples problèmes liés à la réalisation du mégaprojet de Thu Thiêm sous-entendent des limites du modèle de développement de Hô Chi Minh Ville. En adoptant des mécanismes souples de coordination d'investissements, la ville-province n'exerce plus de contrôle sur les promoteurs, ni sur le marché immobilier et foncier local. La stratégie de « laisser-faire » adoptée par le Comité populaire de Hô Chi Minh Ville ne parvient plus à la fois à coordonner les acteurs du développement et à protéger la légitimité politique de la municipalité, notamment face à la contestation populaire liée à l'indemnisation de terrains.

⁶³⁸ Nguyen, Thanh Bao, Krabben, Erwin van der, Spencer, James, Truong, Kien, « Collaborative Development: Capturing the Public Value in Private Real Estate Development Projects in Ho Chi Minh City », Londres, *Cities*, 2017, 68, p. 104-118 ; Huynh, Du, « Phu My Hung. New Urban Development in Ho Chi Minh City: only a Partial Success of a Broader Landscape », Doha, *International Journal of Sustainable Built Environment*, 2015, 1, p. 125-35.

⁶³⁹ Huynh, Du, « Phu My Hung. New Urban Development in Ho Chi Minh City: only a Partial Success of a Broader Landscape », Doha, *International Journal of Sustainable Built Environment*, 2015, 1, p. 125-35.

⁶⁴⁰ Hoai Thanh, « Người dân Thủ Thiêm : chúng tôi chờ đợi mòn mỏi lắm rồi. » [Les habitants de Thu Thiêm : nous attendons depuis trop longtemps (l'intervention de l'État pour lutter contre les injustices du projet de Thu Thiêm)], *Zing News*, 20/10/2018.

⁶⁴¹ Entretien du 18 août 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville.

Illustration 69. La ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2), un nouveau chantier métropolitain à l'est de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en en 2018 (photos E, F, G, H, I, K, L) 2019 (photos A, B, C, D, J) ; Google Earth, 2019.

Encadré 16. La rénovation urbaine des secteurs situés le long de la rivière de Saigon comme moteur de la construction d'une vitrine métropolitaine de Hô Chi Minh Ville : le cas des districts 2 et de Binh Thanh.

La rivière de Saigon se trouve au cœur de la construction du territoire et de l'identité de Hô Chi Minh Ville. À l'heure de la métropolisation, les secteurs situés le long de la rivière de Saigon connaissent des transformations paysagères et fonctionnelles profondes. Traversés par la rivière de Saigon, les districts orientaux de la ville-province (districts 2, 9, de Thu Đức et de Binh Thanh) se transforment sous l'effet d'une rénovation urbaine. Les promoteurs s'emparent des espaces situés à la proximité des courbes d'eau pour ensuite les transformer en zones urbaines nouvelles.

Situés au nord du centre-ville historique, les secteurs situés le long de la rivière de Saigon du district de Binh Thanh sont restés pendant longtemps un espace destiné aux activités portuaires et militaires. L'acquisition des terrains de l'ancien port de Tân Cảng par Vingroup au début des années 2010 a marqué un tournant dans le développement urbain de Binh Thanh. Le projet Vinhomes Central Park (43,9 ha, 17 tours de logements) est achevé en 2018 avec la construction de l'emblématique gratte-ciel Landmark 81 (81 étages, 463 m de hauteur), qui est aujourd'hui la plus grande tour du Vietnam. Les tours de logements de Vingroup redynamisent le marché immobilier de Binh Thanh, qui a historiquement connu un développement urbain dense, autoproduit et essentiellement horizontal. En parallèle d'un grand centre commercial, Landmark 81 accueille également des activités liées au tertiaire supérieur, qui s'installent dans ses étages supérieurs. Vinhomes Central Park héberge également Vinmec et un complexe Vinschool, qui offrent des services de soin et d'éducation à la classe aisée de la métropole.

De l'autre côté de la rivière de Saigon, Thu Thiêm est le moteur du marché immobilier du district 2. Borné par la rivière de Saigon, ce territoire voit l'implantation de multiples zones urbaines nouvelles, dont celui de Sala de la firme Đại Quang Minh est emblématique par sa grandeur. Situé au centre de Thu Thiêm, Sala s'étend sur 128,05 ha et comprend quatre complexes de condominium (plus de 1 400 appartements) et une zone destinée aux villas de standing (plus de 170 villas). Đại Quang Minh a également construit une tour de bureaux à l'entrée de Sala. Cet immeuble compte parmi les quelques bâtiments destinés aux activités tertiaires de la zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm.

Source : Vingroup, « Giới thiệu tổng quan khu căn hộ Vinhomes Central Park » [Présentation générale sur le projet Vinhomes Central Park], <https://vinhomesland.vn/vinhomes-central-park>, consulté le 26/01/2019 ; La zone urbaine nouvelle Sala, « Khu đô thị Sala » [la zone urbaine nouvelle Sala], <http://khudothisala.vn/khu-do-thi-sala/>, consulté le 27/01/2019 ; La zone urbaine nouvelle Sala, « Căn hộ cao cấp Sarimi » [Les appartements de standing Sarimi], <http://khudothisala.vn/can-ho-cao-cap-sarimi-khu-do-thi-sala/>, consulté le 27/01/2019 ; La zone urbaine nouvelle Sala, « Saroma Villa Khu đô thị Sala » [Le secteur Saroma Villa de la zone urbaine nouvelle Sala], <http://khudothisala.vn/saroma-villa-khu-do-thi-sala/>, consulté le 27/01/2019 ; La zone urbaine nouvelle Sala, « Khu căn hộ cao cấp Sarica » [Les appartements de standing Sarica], <http://khudothisala.vn/can-ho-cao-cap-sarica-condominium-khu-do-thi-sala/>, consulté le 27/01/2019 ; La zone urbaine nouvelle Sala, « Khu căn hộ cao cấp Sarina » [Les appartements de standing Sarina], <http://khudothisala.vn/can-ho-cao-cap-sarina-condominium-khu-do-thi-sala/>, consulté le 27/01/2019 ; La zone urbaine nouvelle Sala, « Nhà phố thương mại Sala » [Les maisons-compartiments modernisées Sala], <http://khudothisala.vn/nha-pho-thuong-mai-khu-do-thi-sala/>, consulté le 27/01/2019.

L'exemple du développement urbain des secteurs situés le long de la rivière de Saigon montre le dynamisme du marché foncier et immobilier de Hô Chi Minh Ville. Historiquement, la configuration du marché immobilier est segmentée entre les firmes étrangères qui investissent dans des projets de taille importante et une multitude de promoteurs nationaux dotés d'une marge de manœuvre considérablement moins conséquente⁶⁴². La montée en puissance des firmes nationales comme Vingroup, Novaland, Hung Thinh et Đai Quang Minh redéfinit en profondeur cette configuration.

Les promoteurs nationaux s'emparent désormais des terrains les plus stratégiques de Hô Chi Minh Ville tout en élaborant de multiples stratégies de développement. Si Vingroup monopolise le développement de mégaprojets, les firmes nationales comme Novaland et Hung Thinh s'emparent de terrains stratégiques éparpillés, qui sont principalement destinés à la construction de condominium⁶⁴³. Le dynamisme de ces promoteurs conduit à une transformation des quartiers au développement autoproduit en complexes résidentiels modernes, verticaux et soigneusement planifiés

Dotées de capacités d'investissement importantes, les firmes nationales comme Vingroup, Novaland, Hung Thinh et Đai Quang Minh deviennent aujourd'hui de nouveaux acteurs clés du marché immobilier de Hô Chi Minh Ville. Ces firmes renforcent leur capacité de concurrence en élaborant des stratégies spécifiques de promotion immobilière. La divergence des stratégies de développement entre Vingroup et Novaland illustre la capacité d'adaptation remarquable des promoteurs face aux conjonctures économiques et spatiales de Hô Chi Minh Ville.

La stratégie de développement immobilier de Vingroup se caractérise par trois spécificités. Premièrement, cette firme s'empare des terrains les plus stratégiques de Hô Chi Minh Ville. L'acquisition des terrains du port de Ba Son (district 1) et de Tân Cang (district de Binh Thanh) dans le cadre des projets Vinhomes Golden River et Vinhomes Central Park a montré la capacité de négociation de Vingroup avec les autorités publiques. En 2015, cette firme a réussi à vendre plus de 7 000 appartements dans le cadre du projet de Vinhomes Central Park⁶⁴⁴. Deuxièmement, le développement des complexes

⁶⁴² Nguyen, Bao Thanh, Krabben, van der Erwin, Samura, Ary, « Commercial Real Estate Investment in Ho Chi Minh City: a Level Playing Field for Foreign and Domestic Investors ? », Londres, *Habitat International*, 2014, 44, p. 412-421.

⁶⁴³ Đang Khai, « Thị phần căn hộ Sài Gòn : Novaland thống lĩnh, Hung Thinh Land vươn lên bất ngờ » [Marché des appartements de Saigon : Novaland domine, Hung Thinh Land se développe rapidement], *CafeF*, 04/01/2017.

⁶⁴⁴ Đang Khai, « Thị phần căn hộ Sài Gòn : Novaland thống lĩnh, Hung Thinh Land vươn lên bất ngờ » [Marché des appartements de Saigon : Novaland domine, Hung Thinh Land se développe rapidement], *CafeF*, 04/01/2017.

résidentiels de Vingroup s'associe à l'implantation de nouvelles activités tertiaires. La construction de centres commerciaux Vincom, des écoles Vinschool et des hôpitaux Vinmec dans les complexes résidentiels Vinhomes et Masteri permet de satisfaire les besoins des habitants locaux. Troisièmement, les offres de logements de Vingroup ciblent principalement une clientèle aisée. Proposant des logements de standing, les zones urbaines nouvelles de Vingroup sont dotées de réseaux de transport modernes, d'espaces verts soigneusement aménagés et de services de sécurité adaptés.

Quant à Novaland, la promotion des projets de condominiums se trouve au cœur de sa stratégie de développement (**illustration 70**). Les condominiums de Novaland, qui occupent 24 % du marché des appartements de standing de Hô Chi Minh Ville en 2017⁶⁴⁵, sont construits dans les secteurs stratégiques de la ville-province. Des districts de centre-ville aux périphéries, la plupart des projets de Novaland occupent des terrains de moins de dix ha. L'implantation des activités tertiaires dans les projets de Novaland n'est pas systématique et répond principalement aux besoins locaux. La stratégie de développement de Novaland cible une large gamme de clientèles, allant des logements de standing au bord de la rivière de Saigon aux projets de logements abordables en périphérie.

Illustration 70. Sunrise City (district 7), un projet emblématique de Novaland



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2019.

Sunrise City occupe un secteur stratégique situé le long de la rue Nguyễn Hữu Thọ, qui relie le district 7 aux districts 4 et 1 (photo 1). Achevé au milieu des années 2010, Sunrise Cities offre un cadre de vie de standing (photo 2), et le prix d'un appartement s'élève à plus de 150 000 dollars.

⁶⁴⁵ Giang Di Linh, « Novaland nằm trong top 100 doanh nghiệp bền vững » [Novaland se trouve parmi les 100 entreprises les plus performantes du Vietnam], *Zing News*, 27/11/2018.

À l’instar de Novaland, certaines firmes nationales comme Hung Thinh, Đất Xanh et Dai Quang Minh s’orientent résolument vers le développement des condominiums. Novaland, Hung Thinh et Đất Xanh ont réussi à vendre en 2016 respectivement 8 000, 6 000 et 3 000 appartements contre 3 000 pour Vingroup⁶⁴⁶. En 2018, le marché immobilier de Hồ Chí Minh Ville connaît de nouvelles dynamiques. Alors que Phu My Hung se lance actuellement dans le développement de nouveaux projets dans le district 7, Vingroup tend à s’emparer du secteur du logement à prix abordable en proposant une nouvelle gamme de produits : les Vincities. Si Vinhomes et Masteri sont destinés aux populations aisées, les futurs projets Vincities proposent des appartements à prix abordable, destinés à la classe moyenne inférieure. Vingroup envisage de construire des projets Vincities dans les provinces économiquement avancées du pays, y compris à Binh Duong. L’arrivée de Vingroup sur le marché immobilier de Binh Duong pourrait déclencher des conflits avec la société publique Becamex, ce qui contribuerait reconfigurer les rapports de forces entre les grands promoteurs de la région de Hồ Chí Minh Ville.

En conclusion, la stratégie de construction métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville a fondamentalement évolué à partir des années 1990. Dotée d’une capacité de financement de plus en plus réduite, la municipalité s’est d’abord désengagée d’abord de son rôle de pilotage joué durant les années 1990. Le Comité populaire de la ville-province semble concentrer ses efforts dans l’élaboration de nouveaux mécanismes juridiques et d’indemnisation de terrains au service des promoteurs. En exerçant un contrôle de moins en moins strict sur le marché immobilier, Hồ Chí Minh Ville tend à appuyer son développement urbain sur certains grands promoteurs comme Vingroup, Novaland et Phu My Hung. La mise en concurrence entre ces promoteurs permet à Hồ Chí Minh Ville non seulement de préserver son dynamisme de développement, mais aussi de renforcer son attractivité face à la montée en puissance de ses provinces voisines. Le secteur immobilier devient aujourd’hui un véritable moteur de l’économie métropolitaine. Ce phénomène n’est pourtant pas sans conséquence. En plus de l’apparition de mouvements contestataires chez les habitants délogés par les projets immobiliers, plusieurs zones urbaines nouvelles deviennent aujourd’hui des villes fantômes. Le développement des zones urbaines ne répond plus aux besoins réels en logement de la population, mais suit des logiques de spéculation. Alors que la hausse des prix des logements empêche une grande partie de la population d’accéder à la propriété,

⁶⁴⁶ Dang Khai, « Thị phần căn hộ Sài Gòn : Novaland thống lĩnh, Hung Thinh Land vươn lên bất ngờ » [Marché des appartements de Saigon : Novaland domine, Hung Thinh Land se développe rapidement], *CafeF*, 04/01/2017.

l'explosion des bulles foncières et immobilières représente un risque qui pourrait conduire à l'effondrement de l'économie régionale.

3. Les mégaprojets d'infrastructures tributaires d'investissements et d'aides au développement en tant que moteur de la construction métropolitaine

Le développement des infrastructures d'envergure, considéré par le Comité populaire comme une partie intégrante de sa stratégie métropolitaine, se réalise selon deux modalités principales. Premièrement, la municipalité mobilise des fonds privés d'investissement dans le cadre des partenariats public-privé. Deuxièmement, le développement des mégaprojets d'infrastructures de la métropole est particulièrement tributaire de multiples sources d'aides au développement⁶⁴⁷. Ces deux modalités de financement traduisent une nouvelle tendance de privatisation du domaine des services et des infrastructures techniques. Comme dans le domaine du développement urbain, le rôle pilote de la municipalité se transforme en celui de régulateur et de négociateur dont la capacité coordinatrice semble se réduire considérablement.

La réalisation des infrastructures ambitieuses de la métropole se heurte aux limites d'un budget municipal de plus en plus réduit et fragmenté⁶⁴⁸. Consacrant près de 30 % du budget municipal en 2014 au secteur du transport, la municipalité ne dispose que de 5 % des financements nécessaires pour ses projets⁶⁴⁹. Face à cette contrainte, les partenariats public-privé se multiplient et prennent en charge les projets les plus stratégiques. Inscrits dans la tendance générale de diversification des financements, les partenariats BOT (Build-Operate-Transfer) et BT (Build-Transfer) dont certains deviennent purement des projets de « terre contre infrastructures », représentant une modalité d'investissements de plus en plus répandue⁶⁵⁰. Dans plusieurs projets routiers d'envergure, la municipalité attribue, après avoir indemnisé la population locale, des terrains aux promoteurs. En contrepartie, les promoteurs financent la construction des routes, du réseau d'électricité et d'assainissement tout en construisant des zones urbaines nouvelles. Ce phénomène met en évidence le désengagement progressif de la municipalité du développement urbain. D'une part, la municipalité laisse

⁶⁴⁷ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2014, 1, p. 6, 7 et 8.

⁶⁴⁸ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2014, 1, p. 6.

⁶⁴⁹ Paddi, Programmation financière des infrastructures de transport, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », 48, 2014, p. 10.

⁶⁵⁰ Nguyen, Bao Thanh, Krabben, van der Erwin, Musil, Clément et Lee, Duc Anh, « "Land for Infrastructure" in Ho Chi Minh City: Land-Based Financing of Transportation Improvement », *International Planning Studies*, 2018, 3, p. 310-326.

une marge de liberté importante aux autorités locales dans le domaine de la gestion de projets immobiliers, ce qui permet à ces dernières de modifier de manière délibérée les schémas directeurs locaux. D'autre part, le Comité populaire de Hô Chi Minh Ville n'est plus en mesure de prendre en charge des opérations de rénovation urbaine faute de financements. En attribuant les terrains aux promoteurs, la ville-province profite des projets immobiliers pour transformer des secteurs au développement spontané en nouvelles zones résidentielles soigneusement planifiées et bien équipées. Enfin, la construction des zones urbaines nouvelles permet d'augmenter la valeur des terrains, ce qui permet à la municipalité d'accéder à de nouvelles sources de revenus, comme les taxes foncières et ceux sur les transactions immobilières. Malgré les avantages financiers, ce mode de développement laisse sous-entendre un processus de privatisation du développement urbain. La dépendance croissante envers les acteurs privés affaiblit le pouvoir décisionnel de la ville-province, ce qui rend difficile la réalisation des programmes de développement.

Le programme de développement du secteur des transports de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020⁶⁵¹ prévoit la réalisation de 382 projets routiers nécessitant environ 67 milliards de dollars d'investissements⁶⁵². Selon l'analyse de Musil et Perset réalisée en 2015, la réalisation des équipements routiers les plus stratégiques de la ville (dix projets) dépend principalement des sources d'investissements privés et d'aides au développement (**tableau 19**). À l'heure de la libéralisation économique, le système étatisé ne permet plus de réaliser des projets d'envergure. La multiplication des projets d'infrastructures financés par les acteurs privés et par les organismes internationaux met en évidence non seulement l'ampleur de la privatisation mais aussi l'internationalisation de la production urbaine. Les organismes internationaux, les entreprises étrangères et les consultants sont des vecteurs de la circulation transnationale de nouveaux concepts de développement. La dépendance croissante envers les acteurs internationaux remet en question l'autorité de l'État vietnamien, qui prétend construire une « économie de marché à orientation socialiste ».

⁶⁵¹ Décision 568/QĐ-TTg/2013, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur révisé du secteur du transport de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020.

⁶⁵² Musil, Clément et Perset, Morgane, *Le financement des infrastructures de transport à Hô Chi Minh Ville (Vietnam) : les outils, les innovations et les défis*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2, 2014, p. 4.

Tableau 19. Les équipements routiers d'envergure construits dans les districts de l'est (districts 2, 9, de Binh Thanh et de Thu Đức) de Hô Chi Minh Ville entre 2000 et 2015.

Projet	Année d'achèvement	Montant d'investissements	Modalité de financement
Pont de Binh Triêu	2003	61 millions de dollars	BOT
Pont de Thu Thiêm 1	2008	55 millions de dollars	Financement municipal et de l'État central
Pont de Phu My	2009	118 millions de dollars	BOT
Pont de Saigon 2	2013	71 millions de dollars	BT
Route Pham Van Đông (13 km)	2014	340 millions de dollars	BT
Autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (55 km)	2015	932 millions de dollars	Financement de l'État central et aides au développement (Japon et Banque asiatique du développement)

Source : Musil, Clément et Perset, Morgane, *Le financement des infrastructures de transport à Hô Chi Minh Ville (Vietnam) : les outils, les innovations et les défis*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2, 2014, p. 4.

Illustration 71. La route Pham Van Đông, un nouvel axe de communication structurant de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2019.

La route Pham Van Đông (13 km), achevée en 2014, permet d'assurer une liaison rapide et fiable entre les districts du Nord (districts de Go Vấp et 12) et les districts orientaux (districts de Thu Đức, 2 et 9) de Hô Chi Minh Ville. Dotée de 12 voies (photo de droite), cette route peut assurer la circulation de plusieurs types de véhicules, notamment celle des poids lourds qui l'empruntent pour rejoindre la route nationale n° 1. Grâce à la route Pham Van Đông, le temps de trajet entre Thu Đức et le district de Go Vấp se réduit à 30 minutes contre une heure avant sa construction. La mise en service de cette route a également permis d'amorcer de nouvelles dynamiques d'urbanisation dans les secteurs limitrophes (photo de droite). Des maisons-compartiments aux condominiums, le paysage urbain de Go Vấp et de Thu Đức se transforme en profondeur.

En ce qui concerne le développement des périphéries de l'est (**tableau 19**), l'État central a participé au financement de deux projets alors que la municipalité est parvenue à financer seulement la construction du pont de Thu Thiêm 1. En parallèle, quatre projets sont principalement financés par les promoteurs d'infrastructures. À part le projet de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây, plus de 90 % (590 millions de dollars) des investissements nécessaires pour ces équipements sont en provenance des entreprises, publiques ou privées. La municipalité n'a contribué que partiellement aux 55 millions de dollars nécessaires à la construction du pont de Thu Thiêm 1. Reliant le centre-ville de Hô Chi Minh Ville à la zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm, ce pont — considéré par le Comité populaire comme l'un des projets phares — est financé en partie par le budget national, ce qui montre la dépendance de la ville-province envers le gouvernement central. Même si le développement économique permet à certaines provinces de renforcer leur autonomie envers l'État central, ce dernier reste omniprésent et capable d'influencer le développement local, notamment via des outils budgétaires.

La modernisation des infrastructures de transport représente également une stratégie de mise en concurrence visant les provinces voisines de la métropole de Hô Chi Minh Ville (**encadré 17** et **illustration 72**). D'une part, la ville-province utilise les axes routiers comme un outil pour renforcer les liens d'échanges avec Đông Nai et Ba Ria Vung Tau. D'autre part, l'absence de modernisation des routes en direction de Binh Duong représente une contrainte fondamentale pour la coopération entre cette province et la métropole de Hô Chi Minh Ville. Au-delà de l'insuffisance budgétaire, le choix de ne pas moderniser ces axes routiers peut empêcher le développement de Binh Duong. L'acheminement difficile des produits fabriqués dans les zones industrielles de Binh Duong vers les ports de la région contribue à réduire l'attractivité de cette province.

Encadré 17. La modernisation de la route nationale n° 52 (L'autoroute Saigon-Biên Hoa), un projet phare au service de l'interconnexion Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau

Achevée en 1961, l'autoroute de Biên Hoa (31 km) représente un symbole de coopération entre les États-Unis et la République du Sud-Vietnam. Financée par les aides américaines, la construction de la première autoroute du Sud du Vietnam a permis d'améliorer l'interconnexion entre Saigon et Biên Hoa, une ville d'importance industrielle, dotée du plus grand aéroport du Sud-Vietnam, ainsi que de nombreux centres logistiques.

Depuis la réunification du pays en 1975, l'autoroute de Biên Hoa, qui est actuellement la route nationale n° 52, reste l'un des axes fondamentaux reliant Hô Chi Minh Ville à Đông Nai et à Ba Ria Vung Tau. Grâce aux routes nationales n° 52 et n° 51, ces trois provinces forment une dorsale de développement, qui regroupe plus de 70 % des zones industrielles et les quatre villes les plus grandes de la région de Hô Chi Minh Ville. Avant la construction de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây (56 km, mise en service en 2014), les ports maritimes de Ba Ria Vung Tau étaient reliés aux zones industrielles uniquement par cet axe.

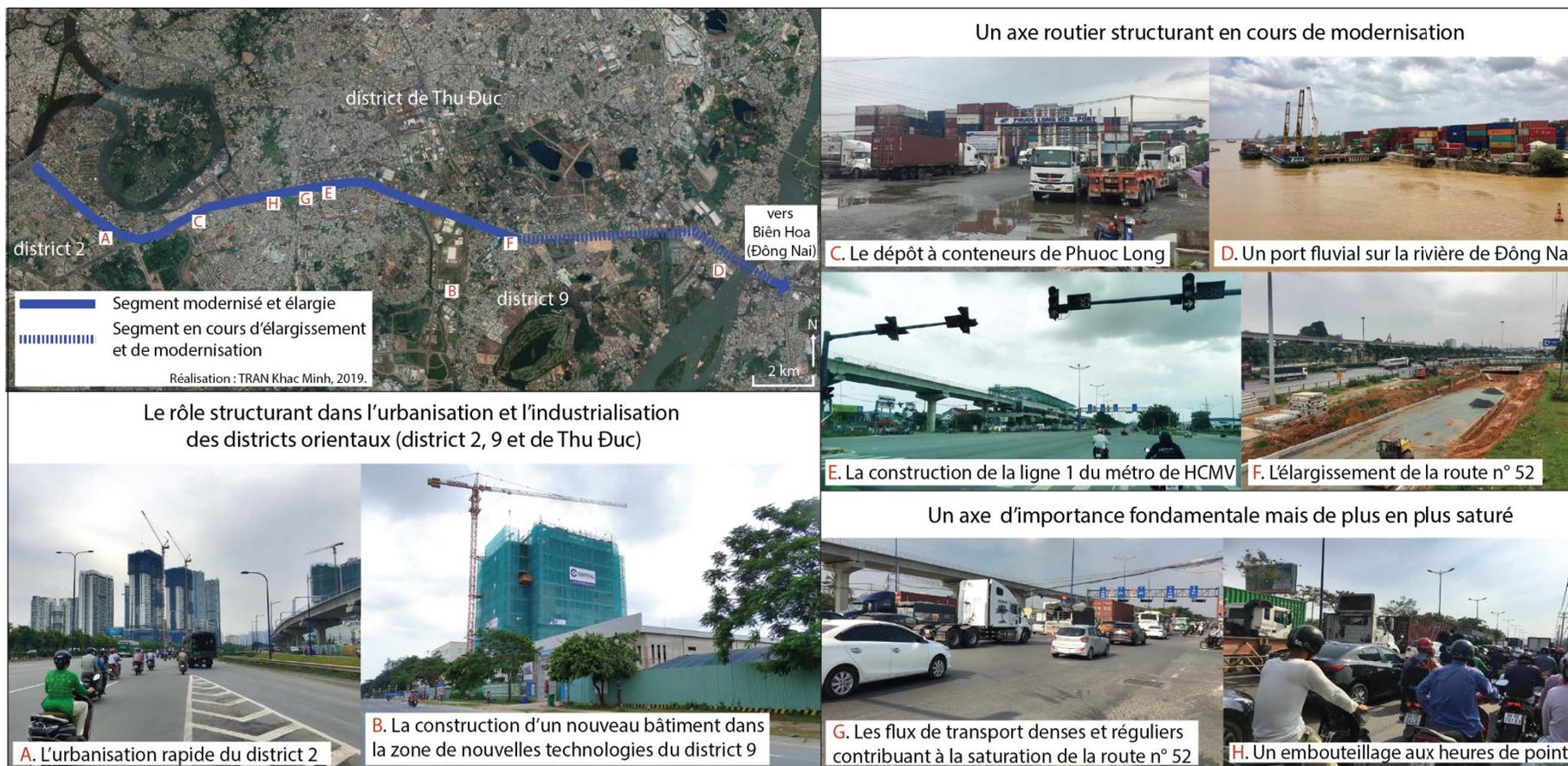
Depuis les années 2000, l'ancienne autoroute de Biên Hoa a été progressivement élargie et modernisée. En 2009, la municipalité a confié le projet d'élargissement d'une section de 15,7 km de cette route à la Société d'investissements des infrastructures techniques de Hô Chi Minh Ville (CII). Cette société, détenue par la municipalité et cogérée par la Deutsche Bank et la firme internationale Goldman & Sachs, a investi plus de 2 500 milliards de dongs (140 millions de dollars) dans ce contrat BOT.

L'élargissement de cette route a nécessité la récupération de 1,3 million de mètres carrés de terrain, ce qui a conduit au relogement d'environ 2 000 familles. La modernisation des segments de la route nationale n° 52, dont la largeur originelle varie entre 24 et 60 m, consiste à élargir des voies préexistantes et à construire de nouvelles routes auxiliaires destinées principalement aux véhicules à deux roues. Les segments modernisés seront dotés d'une largeur allant de 110 à 140 m. Jusqu'en 2018, 11,7 km de la route nationale n° 52 ont été modernisés. La société CII lance actuellement la deuxième phase du projet, qui concerne le segment situé entre la zone de nouvelles technologies du district 9 et la ville de Biên Hoa (Đông Nai). La modernisation de ce segment permettra de résoudre des problèmes de congestion en périphérie de la ville de Biên Hoa.

En parallèle, la municipalité se lance depuis les années 2010 dans la construction de la première ligne de métro (19,7 km), dont une portion importante (plus de 15 km) longe la route nationale n° 52. L'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây, dont la construction s'est achevée en 2014, représente également une nouvelle alternative permettant de relier l'est de la métropole aux districts du sud de Đông Nai. Alors que la construction de cette autoroute à grande vitesse relève directement de l'État central, la modernisation de la route nationale n° 52 représente une stratégie phare élaborée par la municipalité visant à améliorer l'interconnectivité entre la métropole, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau.

Source : Musil, Clément et Perset, Morgane, *Le financement des infrastructures de transport à Hô Chi Minh Ville (Vietnam) : les outils, les innovations et les défis*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2, 2014, 19 p ; Song Nguyen, « Mở rộng xa lộ Hà Nội lên gấp đôi » [Doublant la largeur de l'autoroute de Hanoi (la route nationale n° 52)], *CaféF*, 21/02/2019 ; A. Nguyệt, « Khởi công mở rộng xa lộ Hà Nội » [Cérémonie d'inauguration des travaux d'élargissement de l'autoroute de Hanoi], *Người Lao Động Online*, 21/02/2019 ; CII, « Dự án mở rộng xa lộ Hà Nội giai đoạn 2 » [La phase II du projet d'élargissement de l'autoroute de Hanoi], <http://cii.com.vn/vi/hoat-dong-dau-tu/du-an-mo-rong-xa-lo-ha-noi>, consulté 27/01/2019.

Illustration 72. La modernisation de la route nationale n° 52 au service du développement urbano-industriel des districts orientaux (districts 2, 9 et de Thu Đức) de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018 (photos A, B, C, D, E, F) et en 2019 (photos G et H) ; Google Earth, 2019.

Si la modernisation de la route nationale n° 52 s'inscrit dans une logique de renforcement des liens de complémentarité logistiques avec Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, Hô Chi Minh Ville a mis en place des mesures permettant de limiter le développement de Binh Duong. Dans le domaine des infrastructures, le choix de la ville-province de ne pas moderniser la route nationale n° 13 est l'un des exemples emblématiques montrant le caractère déloyal de certaines stratégies de concurrence.

La route nationale n° 13 (140 km) relie le nord-est de Hô Chi Minh Ville à la frontière cambodgienne en direction de la province de Binh Phuoc (photo 1 de l'**illustration 73**). Cet axe routier nord-sud joue un rôle stratégique dans l'organisation territoriale de Binh Duong (plus de 60 km sur le territoire de la province). Pour la ville-province, la modernisation des segments de cette route (environ 4,5 km) est particulièrement insuffisante.

Illustration 73. La route nationale n° 13, un axe routier d'importance fondamentale et de plus en plus saturé



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018 (photo 1) et en 2019 (photo 2).

En 2005, la métropole a attribué un projet, qui devait permettre de moderniser un segment de la route nationale n° 13 et certaines routes intra-urbaines associées, à la Société d'investissements des infrastructures techniques de Hô Chi Minh Ville (CII). La réalisation du projet, prise en charge par CII, le bras droit de la municipalité, est particulièrement ralentie en raison de capitaux insuffisants et de problèmes d'indemnisation foncière. Apparue dans le programme de développement du secteur des transports de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020, la municipalité n'a pourtant pas accordé de priorité à la modernisation de la route nationale n° 13. Ses segments et les routes intra-urbaines associées sont modernisés d'une manière extrêmement lente et inégale, ce qui contribue à empirer les

problèmes de congestion au nord-est de la ville-province. Les poids lourds en provenance des zones industrielles du sud de Binh Duong occupent entièrement les voies de circulation aux heures de pointes, ce qui contraint les véhicules à deux-roues à circuler sur les trottoirs.

Dotés d'une largeur originelle de 30 m, les segments de la route nationale n° 13 sont considérablement rétrécis à certains endroits. Au niveau du pont Duc Nho (photo 2 de l'**illustration 73**), la largeur des voies est par exemple réduite à moins de 25 m, ce qui en fait le point noir des embouteillages de cette route nationale. Les secteurs du district de Thu Duc, qui sont situés le long de cette route nationale, sont fortement urbanisés, ce qui multiplie des flux de véhicules à deux-roues.

Pour Binh Duong, la route nationale n° 13 reste un axe majeur permettant de relier ses zones industrielles aux infrastructures portuaires de Hô Chi Minh Ville et de Ba Ria Vung Tau. En effet, Binh Duong a attribué à la société publique Becamex la modernisation de plusieurs segments de la route nationale n° 13. Malgré ces efforts unilatéraux, l'interconnectivité avec Hô Chi Minh Ville n'est guère améliorée, ce qui conduit Binh Duong à construire l'autoroute My Phuoc-Tân Van. En ralentissant la modernisation de la route nationale n° 13, l'intention de Hô Chi Minh Ville est d'empêcher le développement de Binh Duong. En l'absence de mécanismes efficaces de coordination régionale, aucune mesure n'a été mise en place pour résoudre cette lacune, qui est le fruit des stratégies de concurrence déloyale employées par Hô Chi Minh Ville.

À l'heure de la métropolisation, Hô Chi Minh Ville concentre ses efforts dans la construction de nouveaux espaces publics et dans celle d'un réseau de transport en commun performant. La vitrine métropolitaine de la ville-province se façonne progressivement avec la construction de la première ligne de métro au sud du pays même si 81 % des futurs projets d'infrastructures de transport qui seront réalisés d'ici 2020 restent dans le domaine routier⁶⁵³. La construction de cette ligne de métro a marqué un tournant dans la stratégie de développement du secteur des transports de la ville-province. La réalisation de ce projet montre néanmoins une dépendance importante de la municipalité envers les aides au développement.

Dotée d'une longueur de plus de 20 km, la première ligne du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville desservira le centre-ville historique (district 1), le district péricentral de Binh Thanh, et les districts périphériques orientaux 2, 9 et de Thu Duc (**illustration 74**).

⁶⁵³ Musil, Clément et Perset, Morgane, *Le financement des infrastructures de transport à Hô Chi Minh Ville (Vietnam) : les outils, les innovations et les défis*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2, 2014, p. 4.

Cette ligne, dont la mise en service est prévue pour 2020, constitue un nouvel axe structurant des districts orientaux de la ville-province, qui doit contribuer à alléger les problèmes de congestion de la route nationale n° 52.

Avec la majorité des financements en provenance de l'Agence de coopération internationale japonaise et par la Banque asiatique du développement (88 % des investissements requis), la municipalité contribue seulement pour 12 % des investissements nécessaires⁶⁵⁴. Selon l'analyse de Musil et de Simon réalisée en 2014, les investissements ont gonflé de 230 % entre 2008 (l'année de l'approbation du projet) et 2011, passant de 1,09 à 2,5 milliards de dollars. Deuxièmement, la municipalité respecte rarement les échéances de paiement auprès des constructeurs, ce qui gèle plusieurs phases du projet. Alors que la mise en service est prévue pour 2020, seulement 56 % du volume de construction du projet a été réalisé début 2019⁶⁵⁵. Troisièmement, plusieurs anomalies et problèmes techniques ont été identifiés dans la conception du projet, ce qui gonfle le coût de construction et remet en question la fiabilité de cette ligne de métro⁶⁵⁶. Contraint par la dépendance envers les investissements privés, le domaine du développement d'infrastructures de Hồ Chí Minh Ville se heurte à de multiples faiblesses, principalement liées à l'incompétence de certaines agences municipales dans la gestion de projets. Les anomalies repérées dans le projet du réseau de métro de Hồ Chí Minh Ville laissent également sous-entendre la présence de pratiques de corruption chez certains fonctionnaires.

⁶⁵⁴ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hồ Chí Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2014, 1, p. 7.

⁶⁵⁵ Hiều Công, « Tuyển metro số 1 ở Sài Gòn và lá thư cảnh của đại sứ Nhật » [La ligne 1 du réseau de métro de Saigon et la lettre d'avertissement de l'ambassade du Japon au Vietnam], *Zing News*, 26/11/2018.

⁶⁵⁶ Huy Thinh, « Đường hầm tuyến metro số 1 TPHCM bị « rút ruột » ? » [La construction de la partie souterraine de la ligne 1 du réseau de métro de Hồ Chí Minh Ville est-elle fautive ?], *VietnamBiz*, 25/12/2018.

Illustration 74. La construction de la première ligne du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, KHAC MINH, photos prises en 2018 (photos D, E, F, G, I, J) et en 2019 (photos A, B, C, H) ; Google Earth, 2019.

L'exemple du développement des infrastructures techniques d'envergure illustre la capacité d'adaptation de la métropole de Hô Chi Minh Ville en matière de captation de capitaux et de rééquilibrage budgétaire. Contrainte par une capacité de financement de plus en plus insuffisante, la municipalité ne cherche plus à piloter son développement. Le Comité populaire se lie désormais avec des acteurs économiques, dans le cadre de BT (Build-Transfer), de BOT (Build-Operate-Transfer), de projets « terre contre infrastructures » et de programmes d'aides au développement. Dotée de modalités souples de coordination et de régulation des flux d'investissements, la ville-province s'enfonce pourtant dans une dépendance croissante envers les acteurs privés et étrangers. Au prix de la perte de capacités décisionnelles, la ville-province se maintient comme le premier récepteur d'investissements de l'ensemble de la région métropolitaine.

III. L'alliance « toute-puissante » Comité populaire de Binh Duong-Becamex : interventionnisme, groupes d'intérêts et concurrence interprovinciale

Si Hô Chi Minh Ville voit son pouvoir décisionnel amoindri par les difficultés budgétaires et par le dynamisme des acteurs économiques, Binh Duong concentre ses efforts dans le maintien d'un modèle de développement centré sur un interventionnisme public transversal. Le pouvoir politique du Comité populaire est renforcé par la puissance économique de la société publique Becamex, ce qui permet au premier de prendre en charge l'intégralité du développement de Binh Duong. De la réorganisation intégrale de son territoire productif à la recherche de nouveaux partenaires de développement, le Comité populaire de Binh Duong cherche à promouvoir différentes stratégies de concurrence, qui semblent viser principalement Hô Chi Minh Ville. L'analyse présentée dans cette partie se centre sur trois aspects du développement de Binh Duong : une industrialisation généralisée ; un urbanisme de projet dynamique et principalement piloté par Becamex ; des dynamiques de modernisation des infrastructures de transport.

1. L'expansion des industries manufacturières exportatrices comme moteur de l'industrialisation

Les dynamiques d'industrialisation des années 2000 de Hô Chi Minh Ville illustrent une réorientation majeure de son secteur secondaire vers les nouvelles technologies et les industries à valeur ajoutée plus importante. Face à cette conjoncture, Binh Duong se

démarque de la tendance générale en concentrant ses efforts sur les industries manufacturières exportatrices. Cette orientation, qui cherche à favoriser le développement des zones industrielles, s'inscrit dans une logique de mise en concurrence avec Hô Chi Minh Ville et les provinces voisines.

Les programmes de développement socio-économique de la province témoignent d'une transformation de la logique de dépendance envers Hô Chi Minh Ville en celle de concurrence interprovinciale. Alors que le programme de 2007⁶⁵⁷ a identifié Hô Chi Minh Ville comme le pôle principal de l'ensemble de la région, les stratégies proposées dans le plan de 2013 se concentrent sur le développement du secteur industriel, qui doit permettre de transformer Binh Duong en un nouveau pôle de croissance de la région⁶⁵⁸.

Binh Duong ne se contente plus d'accueillir des investisseurs industriels rejetés par Hô Chi Minh Ville. Cette province cherche également à remonter les filières préexistantes et à développer celles à forte valeur ajoutée. Cette stratégie se traduit par l'évolution du modèle de développement des zones industrielles de Binh Duong depuis les années 2000. La contribution de Becamex, qui est jusque-là le plus grand promoteur industrialo-immobilier de la province, est fondamentale dans cette réorientation.

Les 11 zones industrielles de première génération (1995-2003), majoritairement situées dans les districts du sud de Di An et Thuân An, accueillent principalement les filières à faible valeur ajoutée comme le textile, le cuir, l'agro-alimentaire et la fabrication de meubles. À partir de la création de la ville industrielle de My Phuoc en 2003, 17 zones industrielles ont été créées et ont accueilli des industries plus sophistiquées comme l'électronique, la plasturgie, la mécanique de précision.

Cette réorientation sectorielle implique également la création de zones industrielles plus grandes et mieux équipées. Les 17 zones industrielles de deuxième génération ont une superficie moyenne de 360 ha, qui est nettement supérieure à celle des zones industrielles de première génération (180 ha)⁶⁵⁹. Les districts du centre (Thu Dầu Môt, Bêñ Cat, Tân Uyên) deviennent les pôles industriels majeurs en terme de superficie des zones industrielles. Les

⁶⁵⁷ Décision 81/QĐ-TTg/2007, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la province de Binh Duong jusqu'en 2020.

⁶⁵⁸ Décision 3281/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement révisé du secteur industriel de Binh Duong jusqu'au 2020 avec des orientations pour 2025.

⁶⁵⁹ Comité de gestion des zones industrielles de Binh Duong, « Thông tin các khu công nghiệp tỉnh Binh Duong » [Les informations sur les zones industrielles de Binh Duong], <https://kcn.binhduong.gov.vn/Lists/ThongTinCacKCN/tongquat.aspx>, consulté le 26/01/2019.

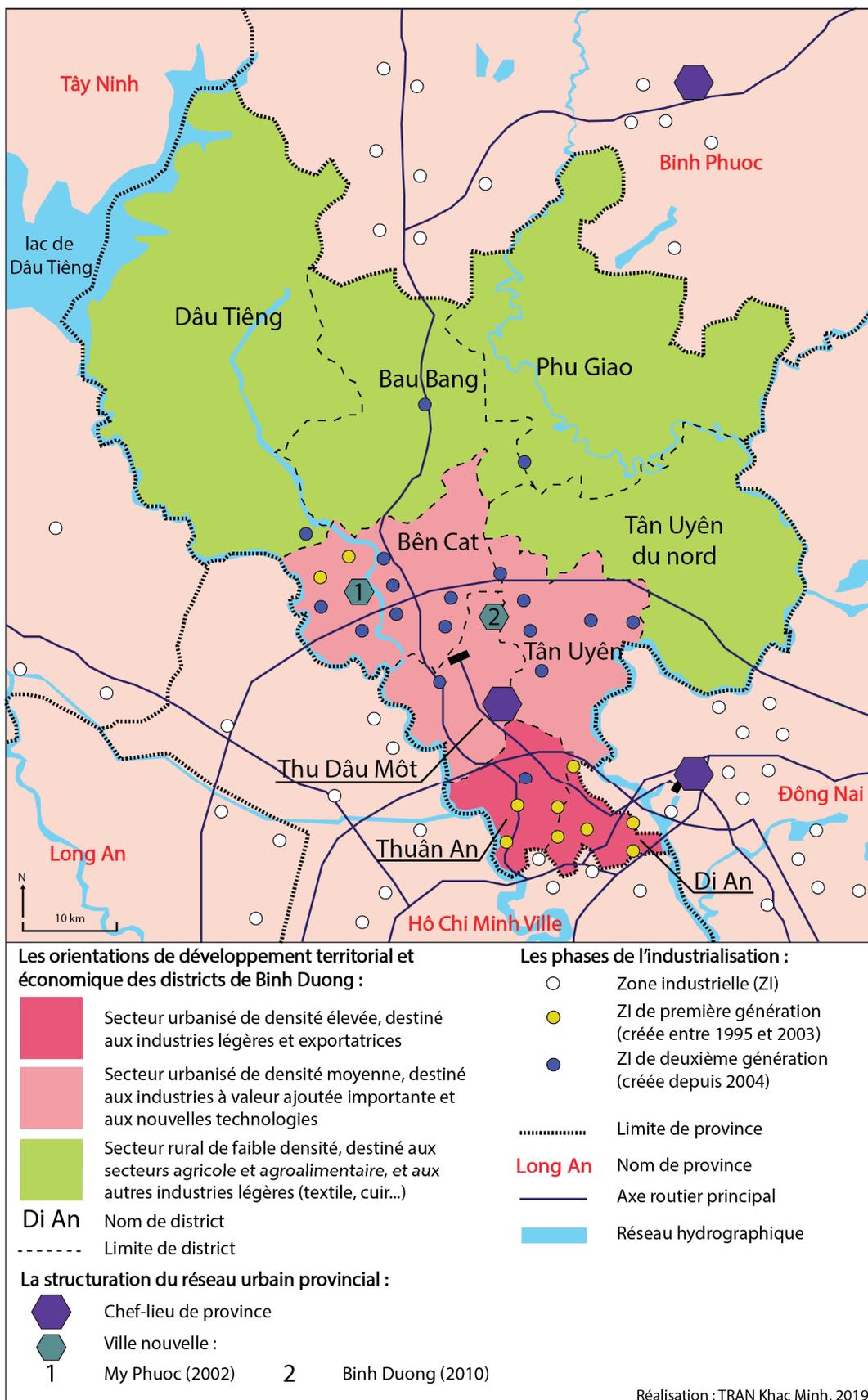
trois districts du centre possèdent actuellement 19 zones industrielles qui s'étendent sur une superficie de plus de 6 500 ha, contre les 9 pour les districts du Sud (environ 1 700 ha). La construction de l'appareil productif de Binh Duong selon deux phases d'industrialisation se traduit par l'émergence d'un nouveau pôle de croissance dans les districts du centre de Binh Duong. Doté de zones industrielles modernes et bien équipées, ce pôle a vocation à échapper à l'influence de Hô Chi Minh Ville.

Les zones industrielles de deuxième génération sont intégrées dans des mégaprojets urbains et d'infrastructures, qui assurent à la fois un niveau d'équipement élevé et une bonne connectivité avec les axes routiers principaux. La province de Binh Duong compte en 2019 deux mégaprojets urbano-industriels : la ville nouvelle industrielle de My Phuoc (6 200 ha) et le complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong (4 200 ha). Ces deux mégaprojets permettent de développer les pôles productifs secondaires au sein des districts du centre de Binh Duong. Alors que My Phuoc développe principalement les industries manufacturières, le complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong a vocation à devenir un pôle multifonctionnel. Accueillant le tertiaire supérieur et les nouvelles technologies, ce pôle témoigne d'une nouvelle réorientation de la stratégie de développement, qui vise à renforcer le rôle de commandement de Binh Duong.

En associant l'industrie au développement urbain soigneusement planifié, la mise en place du concept de zone urbano-industrielle a conduit à une délocalisation du centre de gravité du développement de Binh Duong. Durant les années 1990, les districts du sud (Di An, Thuân An), dont l'industrialisation bénéficie de celle des districts orientaux de Hô Chi Minh Ville, ont joué un rôle moteur dans le développement de Binh Duong. Les districts du centre de la province émergent aujourd'hui comme le pôle urbano-industriel qui polarise la majorité des infrastructures industrielles et l'ensemble des mégaprojets urbains et s'orientent vers les nouvelles technologies et le tertiaire supérieur.

Cette réorientation de la configuration territoriale de Binh Duong s'inscrit dans plusieurs programmes sectoriels élaborés par la province depuis la fin des années 2000. Le Comité populaire de Binh Duong subdivise le territoire provincial en trois secteurs différents auxquels sont attribuées des stratégies urbano-industrielles différentes (**carte 35**).

Carte 35. L'organisation du réseau de zones industrielles de la province de Binh Duong



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 489.

Premièrement, les deux districts du sud de Di An et de Thuân An, dont les zones industrielles sont aujourd'hui « saturées » et de plus en plus « obsolètes », ne se situent plus au centre de la stratégie de développement de la province. Les filières à faible valeur ajoutée, qui s'implantent dans les zones industrielles du sud depuis les années 1990, seront délocalisées dans districts ruraux du nord de Binh Duong. Deuxièmement, les trois districts du centre (Thu Dầu Môt, Bê Cat, Tân Uyên) constituent un nouveau pôle de développement « moderne », « polyvalent » et « polycentrique ». L'association entre les industries à forte valeur ajoutée et une urbanisation soigneusement contrôlée et planifiée représente l'orientation principale du secteur du centre. Finalement, les districts ruraux du nord (Tân Uyên du Nord, Phu Giao, Bau Bang, Dầu Tiêng) concentreront leurs efforts de développement sur l'agriculture et sur l'accueil des industries légères délocalisés du sud. L'organisation du territoire provincial en trois pôles permet à Binh Duong de mieux gérer les dynamiques de développement. En attribuant des fonctions spécifiques à chaque pôle, Binh Duong tend à développer un appareil productif multisectoriel, qui s'adapte aux conditions géographiques et spatio-économiques des districts (**illustration 75**).

Dépendante d'investissements privés, Hô Chi Minh Ville voit l'extension de son territoire urbano-industriel se fragmenter par les dynamiques des promoteurs. Au contraire, le Comité populaire de Binh Duong semble réussir à appliquer les orientations sectorielles et spatiales proposées dans ses programmes de développement. L'émergence des districts du centre, en tant que pôle principal de développement, permet à la province de non seulement mettre en valeur des territoires historiquement ruraux, mais aussi d'échapper à l'influence de Hô Chi Minh Ville.

La construction d'une nouvelle stratégie d'industrialisation illustre également la volonté de Binh Duong d'entrer en concurrence avec les provinces voisines. Les zones industrielles de nouvelle génération permettent à Binh Duong d'accueillir des investisseurs, qui étaient auparavant attirés par Hô Chi Minh Ville. La création du modèle de zone urbano-industrielle s'inscrit également dans une stratégie de modernisation et de spécialisation du secteur secondaire provincial. La volonté et l'intervention des acteurs politiques sont renforcées par le dynamisme de la société Becamex, qui joue jusqu'à maintenant un rôle monopolistique et déterminant dans le développement de Binh Duong. Perçue comme le bras droit des dirigeants de Binh Duong, cette société voit sa puissance politique considérablement renforcée, ce qui lui permet de s'emparer des projets de développement les plus stratégiques.

Illustration 75. La route nationale n° 13 en tant qu'axe structurant de l'industrialisation de Binh Duong



Source : Idialy, « Danh sách các Khu Công Nghiệp Tỉnh Bình Dương » [La liste des zones industrielles de la province de Binh Duong], <http://www.idialy.com/2016/04/khu-cong-nghiep-tinh-binh-duong.html>, consulté le 28/01/2019 (photo A) ; TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017 (photos B1, C2) ; Đàng Khai, « Soi khối bất động sản đồ xô của « ông trùm » khu công nghiệp Bình Dương » [Évaluer les propriétés immobilières du géant du domaine des zones industrielles (Becamex) de Binh Duong], *CafeF*, 23/11/2017 (photo B2) ; Hanh Nguyen, « DỰ ÁN VSIP 2 MỞ RỘNG FLYCAM » [Le projet d'extension de la zone industrielle VSIP II (photos prises par les drones)], *Youtube*, 21/10/2016 (photo C1) ; Ngọc Trungcm, « Khu Đô Thị, KCN Bàu Bàng, Bình Dương » [La zone urbano-industrielle de Bau Bang, province de Binh Duong], *Youtube*, 24/05/2018 (photo E) ; Nguyễn Minh, « Dự án gần 1 tỷ USD của Becamex tại Bình Phước hiện giờ ra sao ? » [Quel est l'état des lieux du projet de plus d'un milliard de dollars de Becamex à Binh Phuoc ?], *CafeF*, 09/08/2017 (photos F1 et F2) ; Google Earth, 2019.

2. *Un domaine de l'immobilier résidentiel et industriel sous le contrôle de Becamex*

La société Becamex joue un rôle fondamental dans la conceptualisation et dans la mise en œuvre des modèles de développement inventés par le Comité populaire. Bénéficiant de relations étroites avec ce dernier, Becamex contrôle aujourd'hui le secteur de l'immobilier industriel et résidentiel.

Les dynamiques générées par les dirigeants de Becamex sont l'origine de la montée puissance de cette société publique. Parmi les dirigeants, le PDG Nguyễn Van Hung joue un rôle déterminant dans la formation de l'alliance Comité populaire de Binh Duong-Becamex. Siégé au sein du Comité permanent du Parti de Binh Duong, Nguyễn Van Hung joue le rôle de pont de communication entre le Comité populaire et la société Becamex. Placé *de jure* sous la tutelle de la province, le PDG de Becamex a cependant une influence politique extrêmement importante, qui lui permet de s'impliquer dans l'élaboration des stratégies de développement de Binh Duong. Nguyễn Van Hung fut à l'origine de la conception et de l'application du modèle de zone urbano-industrielle⁶⁶⁰. Grâce au soutien politique apporté par le PDG Nguyễn Van Hung, Becamex a réussi à élaborer ses propres modèles de développement.

Une équipe composée de jeunes dirigeants, dynamiques et pour la plupart formés à l'étranger, a participé dans l'élaboration de ces modèles de développement. Monsieur N., l'architecte en chef de Becamex, est l'auteur du modèle de logement social de Becamex, qui s'inspire aujourd'hui la construction de multiples complexes résidentiels à Binh Duong. Le directeur de la stratégie, Monsieur N., qui est également à la tête du Bureau de ville intelligente de Binh Duong, est quant à lui titulaire d'un doctorat en économie. Ce jeune dirigeant, formé en France, a participé de manière déterminante dans l'élaboration du concept de ville nouvelle adapté aux particularités de Binh Duong. La combinaison entre le soutien politique en provenance du Comité populaire de Binh Duong et le dynamisme des jeunes dirigeants a permis à Becamex de se transformer d'une entreprise locale de taille modeste en la plus grande société publique du Sud du Vietnam. La puissance politico-économique de cette société joue un rôle fondamental dans l'industrialisation de la province de Binh Duong.

Parmi les 28 zones industrielles de Binh Duong, cinq sont entièrement possédées par Becamex, faisant de cette société le premier promoteur de l'immobilier industriel du Vietnam. Cette société publique prend en charge également le développement de la zone

⁶⁶⁰ Entretien du 15 juin 2017 avec Monsieur M., ancien directeur de l'Institut de planification de Binh Duong.

industrialo-urbaine de Becamex-Binh Phuoc (4 600 ha, dont 2 500 sont destinés aux activités industrielles)⁶⁶¹. Becamex, en formant une joint-venture avec la firme singapourienne Semb Corp, possède également trois zones industrielles VSIP I, II et III à Binh Duong. Cette joint-venture investit également dans différentes provinces du pays. Aujourd’hui, six zones industrielles VSIP, qui occupent une superficie de 4 800 ha, ont été créées dans les provinces du Nord et du Centre du Vietnam⁶⁶². Dans le futur, Becamex va créer trois zones industrielles dans les districts ruraux du nord de Binh Duong, qui occuperont une superficie de plus de 1 800 ha⁶⁶³. En comptant ces trois futures zones industrielles, Becamex possédera en 2020 11 zones industrielles à Binh Duong, qui s’étendront sur une superficie totale d’environ 13 000 ha⁶⁶⁴.

Selon les estimations du ministère de la Planification et de l’investissement⁶⁶⁵, le Vietnam compte jusqu’en 2 017 325 zones industrielles, dont la superficie s’élève à 95 000 ha. Hormis les trois zones industrielles prochainement créées, les huit zones industrielles investies et gérées par Becamex à Binh Duong s’étendent sur plus de 11 000 ha, ce qui correspond à 12 % de la superficie totale des zones industrielles du Vietnam⁶⁶⁶. Jusqu’à la fin de 2011, les zones industrielles de Becamex ont réussi à attirer 6,3 milliards de dollars d’investissements directs étrangers dans le cadre de plus de 750 projets⁶⁶⁷. Les neuf zones industrielles VSIP (trois se trouvent à Binh Duong) possédées par la joint-venture Becamex-Sem Corps ont absorbé, quant à elles, plus de 9 milliards de dollars avec 660 projets et générés entre 400 et 600 milliards de dongs de profits par an (entre 17,5 et 26,5 millions de dollars)⁶⁶⁸.

⁶⁶¹ Zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc : <https://becamexbinhphuoc.vn/>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁶² Bach Môc, « Bất động sản khu công nghiệp của Becamex “khủng” cỡ nào ? » [À quel niveau le secteur de l’immobilier industriel de Becamex est-il important ?], *Vietnambiz*, 16/11/2017.

⁶⁶³ Becamex, « Đầu tư cơ sở hạ tầng KCN Bầu Bàng mở rộng » [Les investissements dans les infrastructures de la partie élargie de la zone industrielle de Bau Bang], <http://www.becamex.com.vn/vn/kr-home/4-hot-ng-s-kin-ca-becamex/357-u-t-c-s-h-tng-kcn-bau-bang-m-rng>, consulté le 26/01/2019 ; Bach Môc, « Bất động sản khu công nghiệp của Becamex “khủng” cỡ nào ? » [À quel niveau le secteur de l’immobilier industriel de Becamex est-il important ?], *Vietnambiz*, 16/11/2017.

⁶⁶⁴ Becamex, « Giới thiệu khu công nghiệp » [Présentation sur les zones industrielles], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁶⁵ Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* [Rapport sur l’exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l’investissement, 2017, p. 5.

⁶⁶⁶ Bach Môc, « Bất động sản khu công nghiệp của Becamex “khủng” cỡ nào ? » [À quel niveau le secteur de l’immobilier industriel de Becamex est-il important ?], *Vietnambiz*, 16/11/2017.

⁶⁶⁷ Becamex, « Giới thiệu khu công nghiệp » [Présentation sur les zones industrielles], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁶⁸ Bach Môc, « Bất động sản khu công nghiệp của Becamex “khủng” cỡ nào ? » [À quel niveau le secteur de l’immobilier industriel de Becamex est-il important ?], *Vietnambiz*, 16/11/2017.

La joint-venture VSIP (Becamex-Sem Corp) contribue à une part majeure des profits annuels perçus par Becamex : 58 % en 2014 (17,5 millions de dollars), 70 % en 2015 (19 millions de dollars) et 67 % en 2016 (27,3 millions de dollars)⁶⁶⁹. En formant des liens de coopération avec des entreprises étrangères comme Sem Corp, Becamex a su élargir ses activités au-delà de sa province d'origine. Le modèle de zone urbano-industrielle de Becamex est aujourd'hui adopté par plusieurs provinces, ce qui permet de renforcer l'influence et la visibilité de cette société publique dans l'économie nationale.

En parallèle des zones industrielles, l'immobilier résidentiel devient aujourd'hui un secteur clé de Becamex. En 2015, Becamex prend en charge le développement de 38 zones urbaines nouvelles et projets de relogement, qui s'étendent sur une superficie de plus de 3 900 ha⁶⁷⁰. En 2014 (**tableau 20**), 36 % des zones urbaines nouvelles de Binh Duong sont investies et développées par des sociétés publiques (majoritairement par Becamex) contre 57 % par des entreprises privées. La superficie des projets investis par les sociétés publiques dépasse considérablement celle des zones urbaines nouvelles développées par les entreprises privées (6 400 contre 2 320 ha). La superficie moyenne d'une zone urbaine nouvelle développée par les sociétés publiques s'élève à 136 ha, contre 31 pour les projets privés. Les sociétés publiques produisent jusqu'en 2014 61 % des logements des zones urbaines nouvelles, contre 35 % pour les entreprises privées. Ces constats permettent de mettre en évidence le rôle prédominant de Becamex dans le développement du marché immobilier provincial.

Le rôle de pilotage de Becamex dans le développement du marché immobilier provincial se traduit également par la création de quelques mégaprojets, qui participent de manière déterminante à la transformation du paysage urbain de Binh Duong. Ces mégaprojets de Becamex sont communément associés aux zones industrielles, notamment à travers le cas des villes nouvelles. Hormis Di An, les districts de Thuân An, de Bê n Cat, de Tân Uyên, de Bau Bang et la ville de Thu Dâu Môt comptent aujourd'hui quatre mégaprojets urbano-industriels (**tableau 21** et **illustration 76**).

⁶⁶⁹ Bach Môc, « Bât động sản khu công nghiệp của Becamex « khủng » cỡ nào ? » [À quel niveau le secteur de l'immobilier industriel de Becamex est-il important ?], *Vietnambiz*, 16/11/2017.

⁶⁷⁰ Bach Môc, « Becamex, cú chạy đà cho năm 2020 ? » [Becamex, un nouvel élan pour 2020 ?], *Vietnambiz*, 03/11/2017.

Tableau 20. La répartition des zones urbaines nouvelles de Binh Duong selon les types de promoteurs en 2014.

	Domaine du développement des zones urbaines nouvelles de plus de cinq hectares en 2014		
	Investies par les acteurs privés	Investies par les acteurs publics	
		Par les autorités de districts	Par les sociétés publiques (majoritairement par Becamex)
Nombre de projets	75	10	47
Superficie occupée (ha)	2 320	280	6 400
Nombre d'appartements	21 400	1 250	36 800
Nombre de maisons basses (maisons-compartiments et villas)	55 600	8 900	98 000

Source : Centre de recherche sur l'habitat et sur l'immobilier de Binh Duong, *Chương trình phát triển nhà ở tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030* [Programme du développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du Comité populaire de Binh Duong, 2014, p. 31 et 32.

Doté d'une capacité de financement importante et de relations étroites avec les autorités, Becamex parvient à créer des zones urbaines nouvelles non seulement plus grandes mais aussi stratégiquement localisées. Les quatre mégaprojets développés par Becamex sont directement reliés à la route nationale n° 13, qui constitue l'axe nord-sud principal de Binh Duong. L'autoroute My Phuoc-Tân Van, dont les premiers segments achevés ont été mis en service en 2009, dessert également ces zones urbano-industrielles.

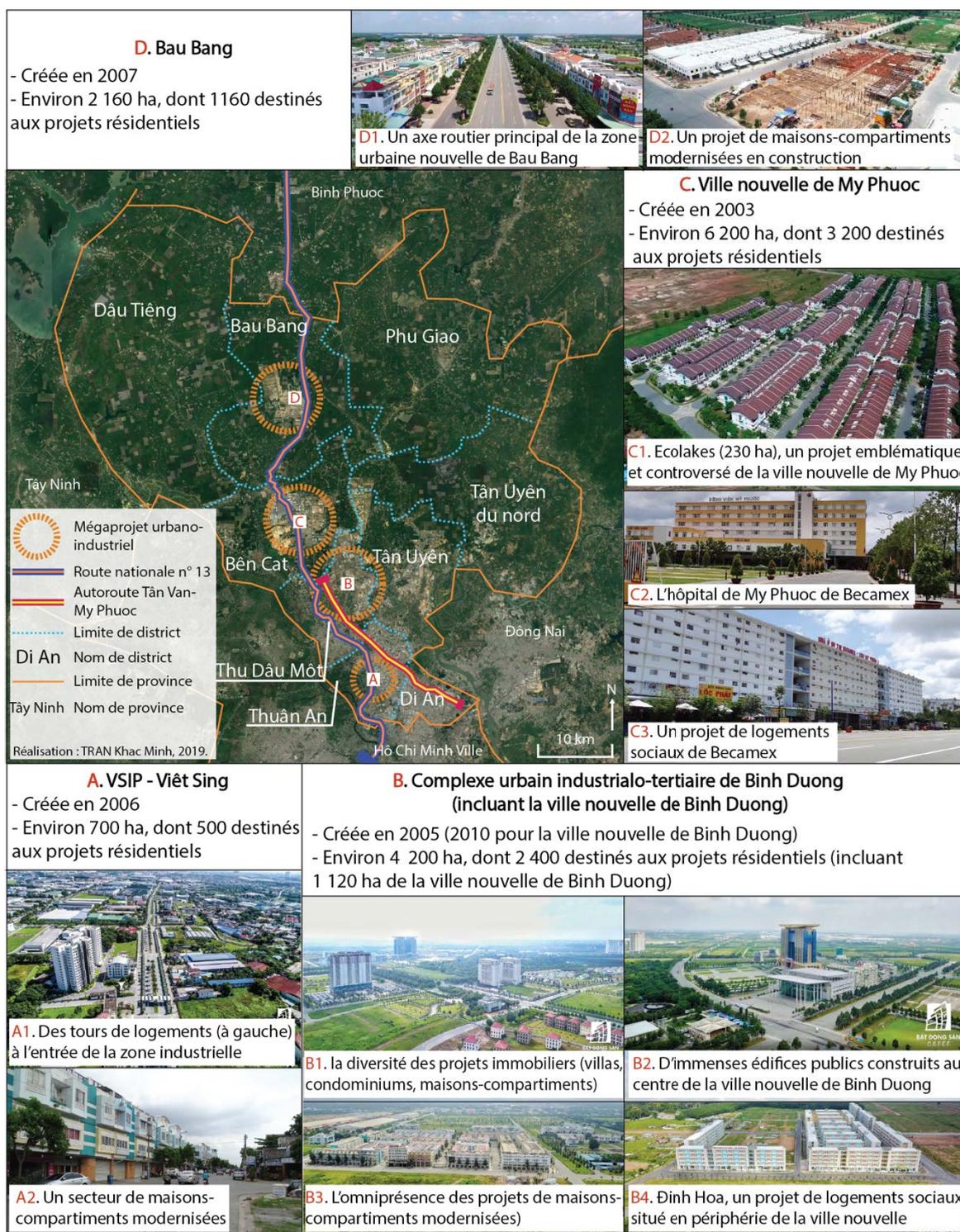
Dans le cadre de ces mégaprojets, alors que différents promoteurs participent au développement des zones industrielles, Becamex prend en charge majoritairement le développement de la partie urbano-résidentielle. Le rôle déterminant de Becamex se traduit par trois principales formes de montage de projets immobiliers.

Tableau 21. Les projets urbains emblématiques de Binh Duong

Projet	Localisation	Année de création	Superficie destinée aux activités industrielles	Superficie destinée aux zones urbaines nouvelles
Ville nouvelle de My Phuoc	Bên Cat	2003	3 000	3 200
Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong	Thu Dầu Môt, Bên Cat, Tân Uyên	2005	1 800	2 400 (y compris 1 120 de la ville nouvelle de Binh Duong)
Zone urbano-industrielle de Bau Bang	Bau Bang	2007	1 000	1 160
Zone urbano-industrielle de Thuận An (VSIP I - Viêt-Sing)	Thuận An	1996 (zone industrielle VSIP I) 2009 (zone résidentielle Viêt-Sing)	500 (zone industrielle VSIP I)	190 (zone résidentielle Viêt-Sing)
Ville nouvelle de Binh Duong	Thu Dầu Môt	2009	75	1 045

Source : Becamex, « Khu công nghiệp Mỹ Phước » [Zone industrielle de My Phuoc], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/my-phuoc-industrial-park>, consulté le 30/01/2018 ; Becamex, « Khu Công Nghiệp Việt Nam - Singapore » [La zone industrielle Vietnam-Singapour (VSIP)], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/vietnam-singapore-industrial-park>, consulté le 26/01/2019 ; Becamex, « Khu đô thị » [Les zones urbaines nouvelles], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-do-thi>, consulté le 26/01/2019 ; Décision 912/QĐ-TTg/2005, Décision du Premier ministre du Vietnam sur l’approbation du projet d’investissement et de développement du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong ; Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, Binh Duong New City, Vietnam. *Master plan review and urban design*, Thu Dầu Môt, Becamex, 127 p ; Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dầu Môt, Becamex, 20 p ; Zone urbano-industrielle de Bau Bang, <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/bau-bang-residential-and-industrial-park>, consulté le 21/11/2018.

Illustration 76. Les mégaprojets urbains de la province de Binh Duong.



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018 (photos A2, C2, C3) ; Đặng Khai, « Soi khối bất động sản đồ sộ của « ông trùm » khu công nghiệp Bình Dương » [Évaluer les propriétés immobilières du géant du domaine des zones industrielles (Becamex) de Binh Duong], *CafeF*, 23/11/2017 (photo A1, B1, B2, B3, B4) ; Y Tuong Quang, « 3 Đại dự án làm thay đổi bộ mặt Mỹ Phước 4, Bình Dương » [Les trois grands projets urbains qui transforment le secteur My Phuoc IV (Binh Duong)], *Youtube*, 05/09/2018 ; Ngọc Trungcm, « Khu Đô Thị, KCN Bàu Bàng, Bình Dương » [La zone urbano-industrielle de Bau Bang, province de Binh Duong], *Youtube*, 24/05/2018 (photo D1, D2) ; Google Earth, 2019.

Grâce aux ressources foncières attribuées par la province, Becamex monte plusieurs projets de lotissement. Dans le cadre de la ville nouvelle de My Phuoc et de la zone urbano-industrielle VSIP I — Viêt-Sing, les projets de lotissements occupent plus de 60 % des surfaces destinées au secteur résidentiel. Quant à la ville nouvelle de Binh Duong, qui est considérée comme un projet métropolitain phare, les lotissements n'occupent qu'un secteur mineur situé à l'est et au sud-est. Les projets de lotissement deviennent l'un des moyens les plus efficaces et rapides permettant de rentabiliser les ressources foncières. Avant la mise en vente des terrains, Becamex prend en charge seulement le développement des infrastructures techniques (routes, électricité, réseaux d'assainissement...) des zones de lotissements.

Dans le cadre des mégaprojets, la société Becamex attribue des terrains à ses filiales. La création de filiales représente avant tout une stratégie permettant aux grandes firmes de diversifier leurs activités. Dans certains cas, les sociétés mères peuvent transférer certains de leurs projets de développement à leurs filiales. Dans le domaine de la promotion immobilière, le transfert d'un projet peut conduire à un changement de l'usage de terrains⁶⁷¹.

Parmi les neuf projets de la ville nouvelle de Binh Duong qui sont répertoriés par la plateforme immobilière diaoonline.vn⁶⁷², seulement deux projets sont directement investis et développés par Becamex. Les filiales de Becamex comme Becamex IJC (infrastructures techniques), ISC (conseil et investissements), UDJ (construction), ITC (investissements), TDC (promotion immobilière), BCE (construction et infrastructures routières) sont les promoteurs principaux des sept autres projets immobiliers. Cette stratégie permet à Becamex de développer ses filiales, dont certaines se spécialisent par ailleurs en des domaines différents que la promotion immobilière. Les profits sont versés à ces filiales et seront injectés soit dans d'autres zones nouvelles urbaines en construction, soit dans des activités plus spécialisées (construction, infrastructures, investissements, conseil...).

Dernièrement, Becamex forme des alliances avec les firmes étrangères et nationales dans le développement des mégaprojets de Binh Duong. Dans le domaine de l'immobilier industriel, la création de la joint-venture VSIP reste un exemple emblématique de cette stratégie de coopération de Becamex. Dans les mégaprojets de Binh Duong, les coopérations entre Becamex et les promoteurs privés sont multiples. L'implication des firmes privées est

⁶⁷¹ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, p. 11.

⁶⁷² Địa Ốc Online, « Các khu dân cư, đô thị mới Bình Dương » [les zones résidentielles et les zones urbaines nouvelles de Binh Duong], <http://diaoonline.vn/du-an/khu-dan-cu-do-thi-moi-c24/binh-duong-t61/2>, consulté le 26/01/2019.

particulièrement nette dans le développement des villes nouvelles de My Phuoc et de Binh Duong.

Situé au cœur de la ville nouvelle industrielle de My Phuoc, le projet de Ecolakes My Phuoc est investi par la joint-venture Setia Becamex dans le cadre d'une coopération entre Becamex et la firme malaisienne Setia Berhad depuis 2007. La particularité du projet, qui s'étend sur 230 ha et requiert 840 millions de dollars d'investissements, réside dans la promotion d'un cadre de vie tourné vers l'environnement⁶⁷³. La présence importante d'espaces verts contribue selon Becamex Setia à construire un cadre de vie «écologique», «esthétique» et «durable» au sein d'un territoire entouré par des zones industrielles. Alors que le risque de pollution de l'air par les zones industrielles attenantes est réel et que la plupart des villas de standing d'Ecolakes My Phuoc (construites dans les années 2000) restent dépourvues de tout habitant, le promoteur vietnamo-malaisien continue de créer de nouveaux projets, allant de maisons-compartiments modernisées⁶⁷⁴ à des centres commerciaux⁶⁷⁵.

Au début des années 2010, Becamex se lance dans de multiples projets de coopération avec des entreprises étrangères comme Mapletree (Singapour) et Tokyu (Japonais). Dans le cadre de la ville nouvelle de Binh Duong (**illustration 77**), 75 ha ont été attribués à la firme singapourienne Mapletree pour le développement d'une zone tertiaire et de nouvelles technologies. Même si la majorité des terrains restent inoccupés, cette zone tertiaire et de nouvelles technologies a attiré plus de 400 millions de dollars d'investissements⁶⁷⁶.

⁶⁷³ Setia Becamex, « Giới thiệu » [Présentation (sur le projet Ecolakes My Phuoc)], <http://setiabecamex.vn/gioi-thieu.html>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁷⁴ Setia Becamex, « Dự án Ecocity giai đoạn 1 » [La phase I du projet Ecocity], <http://setiabecamex.vn/du-an-moi/shop-house-ecocity-gd-i-237.html>, consulté le 26/01/2019 ; Setia Becamex, « Dự án nhà phố liên kế Ecohome » [Le projet de maisons-compartiments modernisées Ecohome], <http://setiabecamex.vn/du-an-moi/nha-pho-lien-ke-ecohome-236.html>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁷⁵ Setia Becamex, « Trung tâm thương mại đại lộ NE2 - Ecolakes Center » [Le projet de centre commercial situé au boulevard NE2 - Ecolakes Center], <http://setiabecamex.vn/du-an-moi/trung-tam-thuong-mai-ecolakes-center-238.html>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁷⁶ La ville nouvelle de Binh Duong, « Khu công nghệ cao : Maple Tree Business Park » [La zone de nouvelles technologies : Maple Tree Business Park], <http://binhduongnewcity.com.vn/vn/chi-tiet-du-an/co-so-kinh-te/overview/khu-cong-nghe-cao-maple-tree-business-park>, consulté le 26/01/2019.

Illustration 77. Les projets de coopération entre Becamex et les acteurs étrangers comme moteurs du développement de la ville nouvelle de Binh Duong



A. Une affirmation du pouvoir politique de l'alliance Binh Duong-Becamex

- Construction du nouveau centre politico-administratif de Binh Duong par Becamex (achevé en 2014, 62 millions de dollars d'investissements)
- Implantation d'un nouveau siège de Becamex dans la ville nouvelle de Binh Duong (mise en service en 2017)

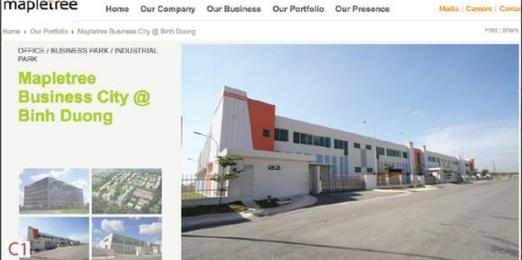
B. Une réorientation stratégique vers l'enseignement supérieur et la recherche

- Construction d'un complexe universitaire regroupant l'Université de l'Est (un établissement privé fondé en 2010 par Becamex, 75 millions de dollars d'investissement), la Vietnam-German University (fondée en 2008) et le Becamex Business Incubator



C. Un projet phare de coopération avec les firmes étrangères

- Occupant une superficie de 75 ha, Mapletree (investi par la firme singapourienne Mapletree) est la première zone de nouvelles technologies de Binh Duong
- Malgré des investissements importants (400 millions de dollars), la plupart de ses terrains restent inoccupés





C2. Midori Park (40 ha), l'un des plus grands projets de maisons-compartiments modernisées de la ville nouvelle

- La joint-venture vietnamo-japonaise Becamex-Tokyu est aujourd'hui le plus grand promoteur immobilier de la ville nouvelle de Binh Duong (110 ha, 1,2 milliard de dollars d'investissements, plus de 7 500 logements)



C3. Sora Garden (400 appartements achevés parmi les 1 500 prévus), le plus grand projet de condominium de la ville nouvelle

Réalisation : TRAN KHAC MINH, 2019.

Source : TRAN, KHAC MINH, photos prises en 2018 (photo C3) ; Vietnam-German University, « Trường đại học Việt Đức xét tuyển bổ sung » [Nouvelle campagne de recrutement à la Vietnamese-German University], https://vgu.edu.vn/new-model-university?title=TRUONG-DAI-HOC-VIET-DUC-XET-TUYEN-BO-SUNG&id-bai-viet=2481275&pid=CmsHienThiBaiViet_WAR_cmsportlet_INSTANCE_Ui9vxs95kvTY&reCall=1, consulté le 26/01/2019 (photo B) ; SkyscraperCity, « [Binh Duong] News & Projects. Page 555 » [[Binh Duong] nouvelles et projets. Page 555], <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=742962&page=555>, consulté le 27/01/2019 (photo C2) ; Mapletree, « Mapletree Business City @ Binh Duong » [Mapletree Business City à Binh Duong], <http://www.mapletree.com.sg/en/All-Properties/MIPL/Vietnam/Mapletree-Business-City-Binh-Duong.aspx>, consulté le 27/01/2019 ; Google Earth, 2019.

En 2012, Becamex a formé avec la firme japonaise Tokyu une joint-venture, qui est actuellement en charge du développement du plus grand projet immobilier de la ville nouvelle de Binh Duong. Le projet Tokyu Binh Duong Garden City, qui s'étend sur une superficie de 110 ha, a absorbé plus de 1,2 milliard de dollars⁶⁷⁷. Sora Garden, investi par Becamex-Tokyu, reste jusqu'à aujourd'hui le plus grand projet de condominium de cette ville nouvelle et prévoit la construction de 1 500 appartements (400 ont été achevés)⁶⁷⁸. Situé au nord de la ville nouvelle, Midori Park de Becamex-Tokyu y est aujourd'hui le plus grand projet de maisons-compartiments modernisées. De nombreux espaces verts et plus de 650 maisons-compartiments seront construits sur une superficie de plus de 40 ha⁶⁷⁹. Enfin, la diversification des partenaires de Becamex a permis à cette société publique non seulement de mobiliser de nouvelles sources de financements, mais aussi de profiter de l'expertise internationale, notamment dans le domaine du développement urbain. Cette politique de coopération internationale transforme Becamex d'une puissance locale associée au développement de Binh Duong en firme intégrée à l'économie mondiale.

Par rapport à la concurrence féroce entre les investisseurs à Hô Chi Minh Ville, Becamex a réussi à conserver son monopole dans le développement du marché immobilier de Binh Duong. Les zones urbaines nouvelles de Vingroup et de Novaland à Hô Chi Minh Ville, dont les superficies dépassent rarement 50 ha, ne sont pas comparables aux mégaprojets développés par Becamex. Becamex, qui a su profiter du soutien du Comité populaire de Binh Duong, devient aujourd'hui le bras droit de ce dernier dans la réalisation de ses ambitions métropolitaines. Dans le domaine des infrastructures, Becamex s'engage également dans le développement de multiples équipements métropolitains, qui contribuent directement à la capacité concurrentielle de Binh Duong. Au-delà des dynamiques locales, Becamex s'engage aujourd'hui dans un processus de diversification des partenaires, ce qui lui permet de renforcer sa compétitivité face à de nouveaux concurrents comme Vingroup.

⁶⁷⁷ Becamex, « Khu đô thị Tokyu Binh Duong » [La zone urbaine nouvelle Tokyu Binh Duong], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-do-thi/khu-do-thi-tokyu-binh-duong>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁷⁸ Becamex Tokyu, « Sora Gardens » [Le projet Sora Gardens], http://www.becamex-tokyu.com/project/residential_projects/sora_gardens/, consulté le 26/01/2019.

⁶⁷⁹ Becamex Tokyu, « Midori Park » [Le projet Midori Park], http://www.becamex-tokyu.com/project/residential_projects/midori_park/, consulté le 26/01/2019.

3. La modernisation des infrastructures au service de la coopération et de la concurrence interprovinciale

En l'absence de ports maritimes, la province de Binh Duong concentre ses efforts dans la modernisation de son réseau routier. Alors qu'une diversité de promoteurs participe à la modernisation du réseau routier de Hồ Chí Minh Ville, les infrastructures stratégiques de Binh Duong sont prises en charge exclusivement par la société Becamex.

À la fin des années 1990, Binh Duong se lance dans la modernisation de la route nationale n° 13 en signant un contrat BOT avec Becamex. Becamex a investi plus de 680 milliards de dongs (45 millions de dollars) dans la modernisation de plus de 60 km de cette route nationale qui dessert le territoire de Binh Duong (**illustration 78**)⁶⁸⁰. Dotée d'une largeur allant de 28 à 36 m (six voies en moyenne), les segments modernisés permettent d'assurer une liaison rapide entre les districts industrialisés du sud (Di An, Thuân An), la ville de Thu Dầu Môt et les zones urbano-industrielles du nord (Bên Cat, Bau Bang).

En 2012, le Comité populaire de Binh Duong a approuvé un nouveau projet de modernisation de cette route nationale⁶⁸¹. Les segments reliant la ville de Thu Dầu Môt et Hồ Chí Minh Ville (26 km) seront dotés de nouvelles voies surélevées⁶⁸². Malgré la décision du Comité populaire, Becamex n'a toujours pas commencé la construction de ce projet. L'absence de projets de modernisation de la route nationale n° 13 par Hồ Chí Minh Ville peut potentiellement contribuer à empêcher Binh Duong de poursuivre la modernisation de cet axe routier.

⁶⁸⁰ Becamex, « Dự án BOT Đại lộ Bình Dương » [Le projet BOT Boulevard de Binh Duong], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/ha-tang-giao-thong/bot-project-of-binh-duong-boulevard>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁸¹ Décision 3247/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement du secteur du transport de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030.

⁶⁸² Becamex, « Dự án Quốc lộ 13 trên cao » [Le projet d'autoroute aérienne de la route nationale n° 13], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/ha-tang-giao-thong/du-an-quoc-lo-13-tren-cao>, consulté le 26/01/2019.

Illustration 78. La route nationale n° 13 et l'autoroute My Phuoc-Tân Van comme axes structurants de la construction territoriale de Binh Duong



Source : TRAN, KHAC MINH, photos prises en 2018 (photos A, B, C, D, E, F, H, I, J) ; SkyscraperCity, « [Binh Duong] News & Projects. Page 488 » [[Binh Duong] nouvelles et projets. Page 488], <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=742962&page=488>, consulté le 27/01/2019 (photo F) ; Ngoc Ân, « Một số hình ảnh về Bình Dương hôm nay » [Les images de Binh Duong contemporain], *Báo Bình Dương Online*, 29/12/2016 (photo J) ; Google Earth, 2019.

La construction de l'autoroute My Phuoc-Tân Van par Becamex s'inscrit dans une nouvelle stratégie de Binh Duong, qui vise à développer de nouvelles alternatives routières face à la saturation de la route n° 13 (**illustration 78**). En 2009, le Comité populaire de Binh Duong a signé un contrat BOT (Build-Operate-Transfer) avec Becamex, qui confie à cette dernière la construction d'une nouvelle autoroute en direction de Tân Van (province de Đông Nai). Considéré par le Comité populaire comme un nouvel axe routier stratégique de Binh Duong⁶⁸³, l'autoroute My Phuoc-Tân Van (30 km) joue aujourd'hui un rôle fondamental dans l'acheminement des produits industriels vers les ports maritimes de Ba Ria Vung Tau. En contournant la route nationale n° 52, cette autoroute incarne la volonté de Binh Duong d'atténuer sa dépendance envers les infrastructures de Hồ Chí Minh Ville. En 2018, le Comité populaire de Binh Duong a finalement décidé d'investir dans un projet permettant de relier My Phuoc-Tân Van à la route nationale n° 52⁶⁸⁴, ce qui permet de renouer des liens de coopération entre ces deux provinces. Au-delà de la concurrence interprovinciale, les liens d'interdépendance entre les territoires restent omniprésents.

En 2011, le Comité populaire de Binh Duong a signé avec Becamex un nouveau contrat BOT. Dans le cadre de ce contrat, dont les investissements s'élèvent à 4 000 milliards de dong (175 millions de dollars), Becamex prend en charge la modernisation des 57 km de routes provinciales qui desservent le district de Tân Uyên⁶⁸⁵. Les routes provinciales modernisées permettent aujourd'hui d'assurer une liaison rapide entre Tân Uyên et les districts urbains de Binh Duong. Le développement du complexe urbain industrialio-tertiaire de Binh Duong a permis d'accélérer l'industrialisation de Tân Uyên, qui restait jusque dans les années 2000 un territoire à prédominance rurale et peu urbanisé. La modernisation des routes provinciales de Tân Uyên consolide les dynamiques de développement de Tân Uyên, tout en ouvrant un nouvel axe de développement en direction du nord-est, vers la province de Đông Nai.

Dotée d'une capacité financière importante et de relations étroites avec les autorités, cette société publique s'engage aujourd'hui dans la diversification de ses activités. Becamex investit actuellement dans de nombreux secteurs en créant plusieurs filiales : produits

⁶⁸³ Décision 3247/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement du secteur du transport de Binh Duong jusqu'au 2020 avec les orientations pour 2030

⁶⁸⁴ My Lê, « Sẽ có đường kết nối từ Tp.HCM đi Bình Dương thay thế QL 13 » [Il y aura une nouvelle route reliant Hồ Chí Minh Ville à Binh Duong qui remplacera la route nationale n° 13], *Tạp chí Giao thông Vận tải Online*, 23/04/2018.

⁶⁸⁵ Becamex, « Dự án 3 tuyến đường Tân Uyên » [Le projet de modernisation des trois axes routiers de Tân Uyên], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/ha-tang-giao-thong/du-an-3-tuyen-duong-tan-uyen>, consulté le 26/01/2019.

pharmaceutiques (Becamex Pharma et Savipharm), exploitation minière (Becamex BMC), matériaux de construction (Becamex ACC et CMC), enseignement supérieur (Université internationale de l'Est), santé (hôpitaux de l'Est et de My Phuoc). La construction de l'Université internationale de l'Est et des hôpitaux de l'Est et de My Phuoc requiert un investissement important qui s'élève à 4 000 milliards de dong (175 millions de dollars)⁶⁸⁶. La création d'un pôle de recherche et d'enseignement au sein de la ville nouvelle de Đông Nai s'inscrit dans la construction d'une « ville-province intelligente ». La recherche scientifique est considérée par Becamex comme un outil permettant à la fois d'attirer les élites intellectuelles et de mettre en synergie les autorités publiques, les entreprises et le monde académique⁶⁸⁷.

À partir des secteurs de l'immobilier résidentiel et industriel, et des infrastructures, Becamex devient aujourd'hui une firme multisectorielle qui exerce un contrôle croissant sur l'économie de Binh Duong. Pour le Comité populaire, une relation étroite et symbiotique formée avec Becamex permet de renforcer l'influence de Binh Duong auprès des provinces voisines. Grâce à la force financière de Becamex, Binh Duong est capable de créer ses propres infrastructures logistiques et industrielles et de piloter son développement urbain. Si Hồ Chí Minh Ville réduit son rôle de pilotage à la régulation des investissements, Binh Duong a choisi de former avec Becamex une alliance politico-économique qui parvient à monopoliser l'économie provinciale pour faire face à l'arrivée de nouveaux concurrents.

IV. Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, les atouts industrialo-logistiques au service de la métropolisation ?

Dotés de nombreuses infrastructures industrielles et logistiques, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau réunissent des conditions matérielles qui leur permettent d'amorcer leur processus de métropolisation. Pourtant, l'émergence de ces deux provinces s'appuie toujours sur une industrialisation dite « classique ». Le développement des zones industrielles de ces deux provinces s'inscrit dans une logique de promotion des industries manufacturières

⁶⁸⁶ Van Việt, « Bình Dương : khánh thành Bệnh viện đa khoa quốc tế Becamex, tổng vốn đầu tư 2.000 tỷ đồng » [Bình Dương : inauguration de l'hôpital international Becamex dont les investissements s'élèvent à 2000 milliards de dong], *Báo Đầu Tư*, 31/12/2016 ; Becamex, « Bệnh viện đa khoa Mỹ Phước » [L'hôpital de My Phuoc], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/y-te-giao-duc/benh-vien-da-khoa-my-phuoc>, consulté le 26/01/2019 ; Becamex, « Bệnh viện quốc tế miền Đông » [L'hôpital international de l'Est], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/y-te-giao-duc/eastern-international-general-hospital>, consulté le 26/01/2019 ; Becamex, « Đại học quốc tế miền Đông (EIU) » [L'Université internationale de l'Est (EIU)], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/y-te-giao-duc/eastern-international-university-eiu>, consulté le 26/01/2019.

⁶⁸⁷ Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

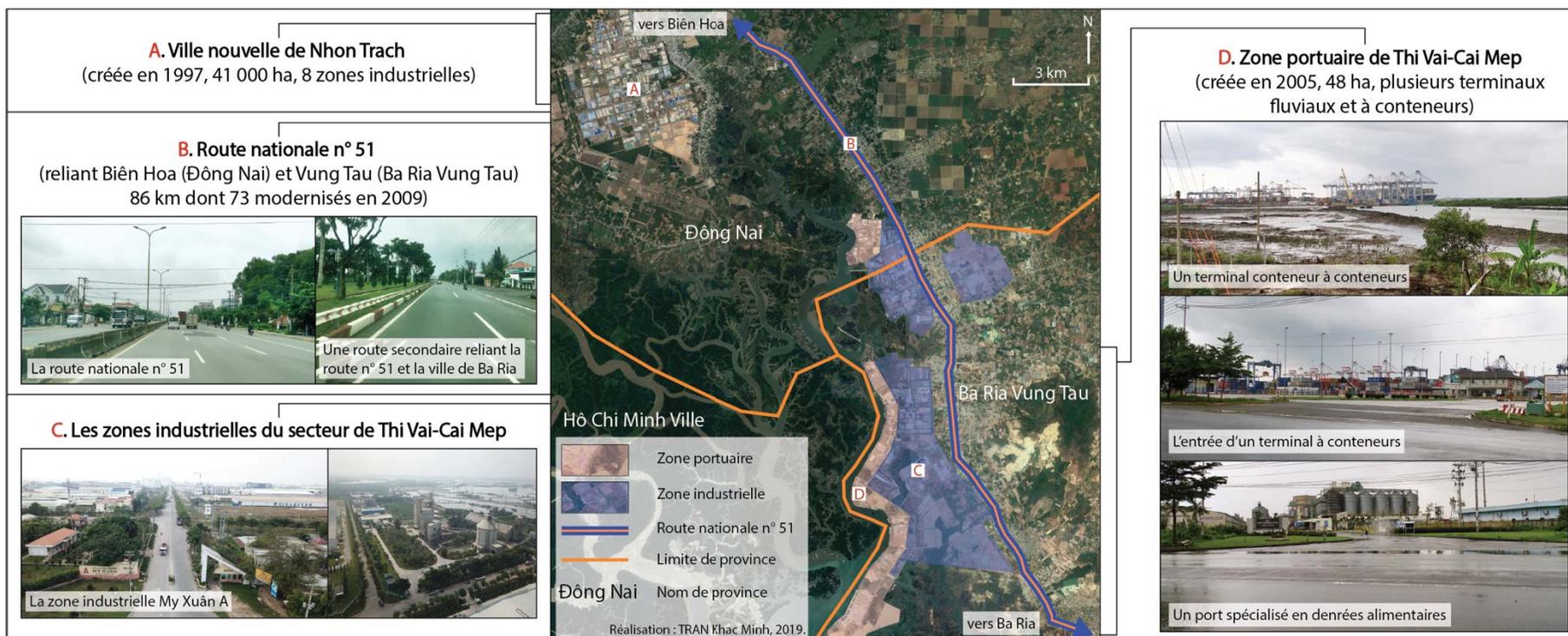
exportatrices. En parallèle de l'extension continue de leur territoire industriel, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau restent jusque-là dépourvus de projets métropolitains d'envergure leur permettant de transformer en profondeur leur structure économique. Cette partie s'interroge sur les perspectives de développement de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau sous l'effet du renforcement de la concurrence métropolitaine. Avec la création de nouveaux mégaprojets urbano-industriels et logistiques, le lien d'interdépendance entre ces deux provinces de Hô Chi Minh Ville doit évoluer en profondeur.

1. Le rôle prédominant du secteur industrialo-logistique en interdépendance avec Hô Chi Minh Ville

Contrairement à Binh Duong où des territoires en marge (les districts du centre et du nord) sont mis en valeur par des mégaprojets, le développement de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau suit strictement les orientations spatiales et sectorielles préexistantes. L'émergence de ces provinces s'inscrit dans l'extension du territoire urbano-industriel de Hô Chi Minh Ville. La continuité de développement entre Hô Chi Minh Ville, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau se traduit essentiellement par la construction d'un réseau industriel suivant les axes routiers stratégiques. Exception faite de la ville nouvelle de Nhon Trach, ce mode d'industrialisation renforce les pôles industriels préexistants, au détriment des territoires ruraux et marginaux. Les liens d'interdépendance entre ces trois provinces sont davantage consolidés par la modernisation du réseau de transport interprovincial.

L'industrialisation des provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau s'appuie sur l'extension de trois axes de développement à Hô Chi Minh Ville à partir des années 1990. Premièrement, il s'agit de l'extension de l'axe Hô Chi Minh Ville-Biên Hoa suivant les routes nationales n° 52 et n° 1. Le développement de Biên Hoa bénéficie des projets de modernisation de ces deux routes nationales, qui ont été mis en place à partir des années 2000. La localisation stratégique de Biên Hoa par rapport à Hô Chi Minh Ville (environ 30 km) permet à celle-ci d'attirer des investisseurs industriels, conduisant à la création de multiples zones industrielles en périphérie de la ville-chef-lieu de Đông Nai.

Illustration 79. La zone industrialo-portuaire de Thi Vai-Cai Mep, un projet de développement prioritaire de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018 (photos 2, 4); IDICO, « Khu công nghiệp Mỹ Xuân A » [La zone industrielle My Xuân A], <http://www.idico.com.vn/en/khu-cong-nghiep-my-xuan-a.html>, consulté le 27/01/2019 ; Google Earth, 2019.

Biên Hoa et ses districts périphériques polarisent 15 des 30 zones industrielles de Đông Nai. Majoritairement créées dans les années 1990 et 2000, ces zones industrielles se caractérisent par un taux de remplissage supérieur à 70 % (certaines atteignent les 100 %) et par une spécialisation dans les industries légères exportatrices (le textile, le cuir, la fabrication des produits plastiques et l'agro-alimentaire). Les zones industrielles de Đông Nai et de Hồ Chí Minh Ville partagent en effet des orientations sectorielles et un calendrier de développement communs, ce qui met en évidence le lien étroit unissant leurs processus d'industrialisation.

La route nationale n° 51 représente le deuxième axe d'extension de l'industrialisation de Hồ Chí Minh Ville. À partir des années 2000, Hồ Chí Minh Ville a connu une restructuration en profondeur de son secteur portuaire, ce qui a conduit principalement à la délocalisation de ses ports vers les territoires périphériques. La création du groupement portuaire de Thi Vai-Cai Mep (Ba Ria Vung Tau) s'inscrit dans ce mouvement. Parmi les investisseurs principaux de ce mégaprojet, la société publique Tân Cảng Saigon⁶⁸⁸ a investi en 2007 dans la construction de l'un des plus grands terminaux conteneurs du Vietnam. Ce mégaprojet, dont les investissements s'élèvent à plus de 4 200 milliards de dongs (plus de 260 millions de dollars), a fait de Tân Cảng Saigon la plus grande société portuaire du Sud du Vietnam⁶⁸⁹. Cette société, possédant deux des terminaux conteneurs principaux de la région de Hồ Chí Minh Ville (Cat Lai et Cai Mep), prend en charge 85 % du volume des exportations par conteneurs réalisé par les provinces du Sud du pays⁶⁹⁰.

L'implantation de Tân Cảng Saigon à Thi Vai-Cai Mep a montré comment la restructuration du secteur portuaire de Hồ Chí Minh Ville a directement contribué à l'émergence de Ba Ria Vung Tau. Directement lié à la route nationale n° 51, le complexe de Thi Vai-Cai Mep est, depuis les années 2000, un nouveau moteur de l'industrialisation de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau (**illustration 79**). Autour de ce complexe portuaire, dix zones industrielles ont été créées, ce qui fait des districts du nord de Ba Ria Vung Tau un véritable pôle industrialo-logistique émergent.

Le développement de la ville nouvelle de Nhơn Trach illustre le troisième axe d'extension du développement de Hồ Chí Minh Ville. À l'origine, la création de

⁶⁸⁸ La société Tân Cảng Saigon a été créée en 1989 par la marine nationale. Cette société, qui relève directement de l'armée vietnamienne, se spécialise en domaine portuaire et en transport maritime. Tân Cảng Saigon possède de nombreux ports maritimes, qui sont répartis sur l'ensemble du territoire national.

⁶⁸⁹ Nguyễn Linh, « Khai trương cảng trung chuyển container nước sâu đầu tiên của Việt Nam » [L'inauguration de premier terminal conteneur de transit en eau profonde du Vietnam], *Báo Chính Phủ Online*, 16/03/2011.

⁶⁹⁰ VOV5, « Lễ kỷ niệm 25 năm ngày thành lập Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn » [25 ans depuis la création de la société Tân Cảng Saigon], *VOV5*, 15/03/2014.

Nhon Trach à la fin des années 1990 s'inscrit dans une initiative unilatérale de Đông Nai de créer un nouveau pôle industrialo-urbain. Alors que la création de Nhon Trach a conduit à celle de huit zones industrielles, son développement urbain a cependant particulièrement stagné. La construction de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây, achevée en 2014, a contribué à renouveler le développement de Nhon Trach. La construction des 55 km de cette autoroute, dont les investissements s'élèvent à plus de 20 000 milliards de dongs (plus de 850 millions de dollars) a permis de relier le district 2 de Hô Chi Minh Ville à Nhon Trach. À partir de 2014, le développement urbain de Nhon Trach a connu un renouvellement se traduisant par la création de nouveaux projets et par la hausse des prix fonciers. La ville nouvelle de Nhon Trach, créée au gré de l'accélération de l'industrialisation de Đông Nai pendant les années 1990, est aujourd'hui une partie intégrante de l'axe de développement vers l'est de Hô Chi Minh Ville.

2. Les nouveaux mégaprojets métropolitains : vers un renforcement de l'interdépendance avec Hô Chi Minh Ville

Face à une interdépendance importante avec Hô Chi Minh Ville, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau se lancent dans l'élaboration de nouvelles stratégies métropolitaines. La création de futurs mégaprojets métropolitains contribue-t-elle à transformer en profondeur le rapport de force entre ces deux provinces et la métropole de Hô Chi Minh Ville ?

En parallèle d'un développement rapide et généralisé des infrastructures industrielles, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau ont à partir des années 2010 créé quelques mégaprojets métropolitains. Ces projets jusque-là inachevés détiennent des potentiels économiques qui permettront de transformer le paysage économique et urbain de ce territoire. Sans entrer dans la description de ces projets métropolitains, cette partie présente une analyse portant sur les nouvelles perspectives de développement. Sous l'effet de ces nouvelles conjonctures économiques, l'interdépendance entre ces provinces de Hô Chi Minh Ville sera-t-elle remise en question ?

Illustration 80. Le nouveau centre administratif de Ba Ria Vung Tau et son rôle dans le renouvellement urbain de la ville de Ba Ria



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018.

Dans le cadre de la construction du nouveau centre administratif de la province, plusieurs formes urbaines nouvelles ont été introduites dans la ville de Ba Ria. Les complexes réservés aux autorités provinciales se démarquent du paysage urbain préexistant par leur grandeur et leur planification soignée (photos 1 et 2). Un réseau de routes intra-urbaines de six à huit voies dotées de trottoirs larges et arborés a été construit pour relier ce secteur au reste de la ville de Ba Ria (photo 3). Grâce à l'implantation de ce centre administratif, les prix fonciers des terrains situés à proximité augmentent rapidement. Plusieurs projets immobiliers voient le jour en périphérie de la ville de Ba Ria, notamment dans les secteurs limitrophes du nouveau centre administratif (photo 4).

La construction du nouveau centre politico-administratif de Ba Ria Vung Tau à Ba Ria s'inscrit dans un double mouvement de recentralisation du pouvoir provincial et de renouvellement urbain (**illustration 80**). Situé au sud de la ville de Ba Ria, le nouveau centre administratif, coûtant à la province 1 000 milliards de dongs (plus de 40 millions de dollars), s'étend sur une superficie de 20 ha et comprend sept complexes réservés au Comité populaire de la province⁶⁹¹. Alors que ce projet (achevé en 2012) est réservé exclusivement au domaine politico-administratif, les territoires voisins connaissent une mutation rapide depuis 2012. Les terrains disponibles sont transformés en projets immobiliers, ce qui conduit à une hausse sans précédent des prix fonciers à Ba Ria. Le renouvellement urbain de Ba Ria suit le même

⁶⁹¹ Trung Son, « Những trung tâm hành chính nghìn tỷ đồng » [Des centres politico-administratifs de plusieurs milliers de milliards de dongs], *VNExpress*, 03/11/2015.

mécanisme que le projet de la ville nouvelle de Binh Duong, dans lequel la construction du nouveau centre administratif et des infrastructures d'envergure se réalise en synergie avec la promotion foncière et immobilière.

Les nouvelles dynamiques générées par ce projet ont permis à Ba Ria de devenir un nouveau pôle de croissance situé entre la ville côtière de Vung Tau et les ports de Thi Vai-Cai Mep. L'émergence de Ba Ria s'inscrit dans une extension de l'axe de développement Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau, qui s'est structuré le long des routes nationales n° 51 et n° 52. L'interdépendance entre ces provinces continue d'être le moteur de l'émergence de ce territoire interprovincial.

La construction du nouvel aéroport international de Long Thanh représente le deuxième mégaprojet qui redéfinira l'économie et le réseau urbain de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau (**illustration 81**). La volonté de l'État central de créer un nouveau hub aéroportuaire dans la région de Hô Chi Minh Ville crée une nouvelle conjoncture économique favorable pour Đông Nai et Ba Ria Vung Tau. À l'échelle locale, la planification de ce projet a conduit à une hausse sans précédent des prix des surfaces constructibles dans le district de Long Thanh, jusque-là à prédominance rurale. Entre 2015 (avant l'approbation du projet) et 2018, les prix des terrains situés en périphérie du futur aéroport sont passés de 300 000 dongs (environ 13 dollars) à 16 millions de dongs par mètre carré (environ 700 dollars)⁶⁹². Avant même le début de la réalisation de ce mégaprojet, la spéculation s'est emparée du marché foncier local. Ce phénomène montre comment la construction de mégaprojets métropolitains peut générer des instabilités dans l'économie locale.

Pour la province de Đông Nai, la construction de cet aéroport contribue, en théorie, à transformer Long Thanh en un nouveau pôle urbain, en tandem avec la ville nouvelle de Nhon Trach. Le Comité populaire de Đông Nai prévoit l'implantation de trois projets urbains dans le district de Long Thanh d'ici l'achèvement du nouvel aéroport⁶⁹³. Le premier projet vise à moderniser le chef-lieu du district, ce qui permet d'attribuer le statut de district urbain à Long Thanh. Dans le cadre du deuxième projet, une zone urbaine nouvelle sera construite en périphérie de l'aéroport de Long Thanh et se spécialisera dans le domaine logistique. Une

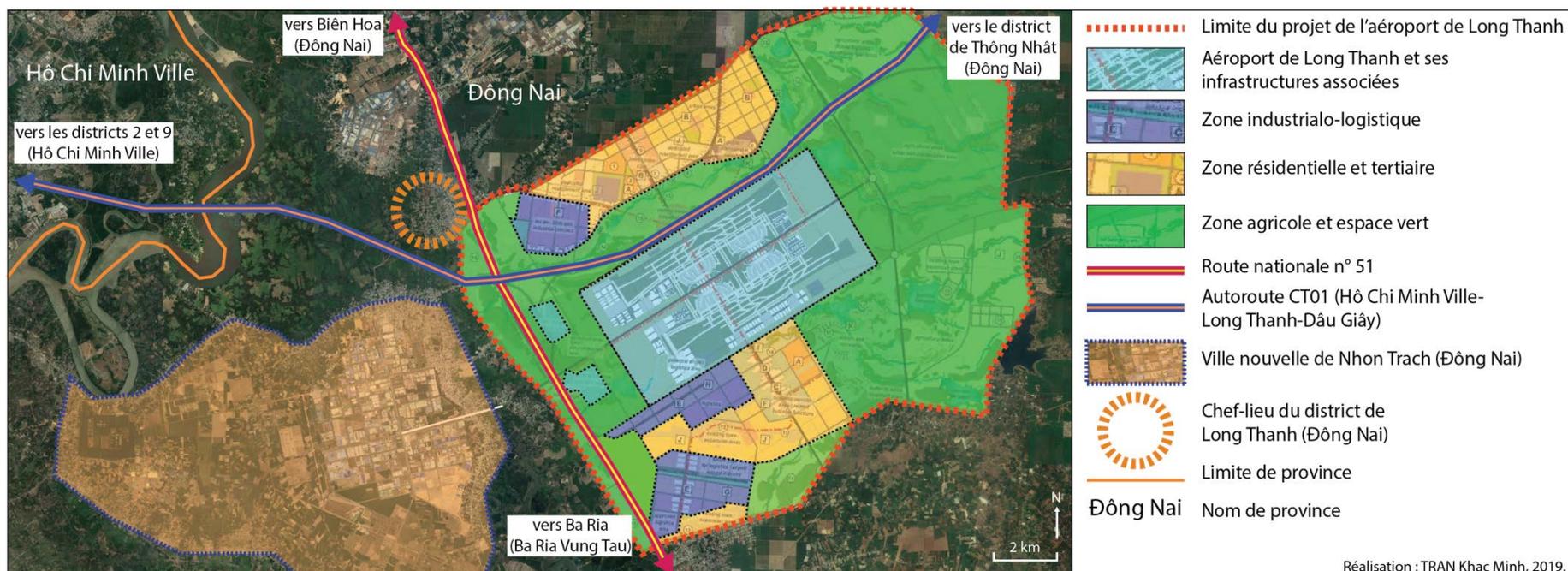
⁶⁹² Tuê Lâm, « Sốt ảo đất nền « dựa hơi » dự án sân bay Long Thanh tiềm ẩn nhiều rủi ro » [Fièvre foncière artificielle sous l'effet de la création de l'aéroport de Long Thanh et ses risques], *VietnamBiz*, 02/12/2018.

⁶⁹³ Nam Phuong, « Đông Nai : quy hoạch Long Thành sẽ có 3 khu đô thị lớn » [Đông Nai : la planification des trois nouvelles zones urbaines de Long Thanh], *CafeF*, 27/11/2018 ; Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đông Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hoa, publication du Comité populaire de Đông Nai, 2014, p. 95 et 108.

troisième zone urbaine nouvelle sera développée au sud de Long Thanh, dont l'objectif sera de développer les secteurs auxiliaires au service des ports de Thi Vai-Cai Mep. Cette orientation s'inscrit dans une stratégie de diversification des secteurs d'activités de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau. Les liens de complémentarité et de coopération entre ces deux provinces seront l'une des conditions assurant le succès de cette stratégie.

À l'échelle de la région de Hô Chi Minh Ville, le mégaprojet de l'aéroport de Long Thanh semble contribuer à renforcer l'interdépendance entre la ville-province, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau. La nécessité d'une liaison rapide et multimodale entre l'aéroport de Long Thanh et les villes de la région obligera les provinces concernées à moderniser leurs réseaux routiers. L'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây et la route nationale n° 51 seront deux projets fondamentaux permettant d'atteindre cet objectif. La délocalisation du hub aéroportuaire principal de la région de Hô Chi Minh Ville permettra également de rééquilibrer le rapport de force entre la ville-province et ses voisins. L'implantation de ce mégaprojet, qui renforcera sans doute les échanges interprovinciaux, peut également amorcer de nouvelles dynamiques de développement au profit des districts ruraux à l'est de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau. Entre renforcement de l'interdépendance et émergence de territoires en marge, la réalisation de l'aéroport de Long Thanh et les stratégies associées jouera un rôle fondamental dans la reconfiguration territoriale de la région de Hô Chi Minh Ville.

Illustration 81. L'aéroport international de Long Thanh et l'implantation d'un nouveau pôle urbain industrialo-logistique au sud de Đông Nai



Source : Hansen Partnership, Long Thanh, « International Aerotropolis Master Plan, Vietnam » [Schéma directeur de la ville aéroport portuaire de Long Thanh, Vietnam], <https://www.hansenpartnership.com.au/projects/long-thanh-vietnam-international-aerotropolis-master-plan/>, consulté le 27/01/2019 ; Google Earth, 2019. Selon le schéma directeur élaboré par la société Hansen, l'aéroport de Long Thanh se trouvera au cœur d'un complexe urbain industrialo-logistique de 21 000 ha. Relié à Hô Chi Minh Ville, à Biên Hoa et à Vung Tau par l'autoroute CT01 (Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây) et la route nationale n° 51, le mégaprojet de Long Thanh se subdivise en quatre secteurs principaux. Les territoires situés à l'est de l'aéroport seront destinés aux fonctions écologiques et agricoles, alors que les secteurs septentrionaux et méridionaux constituent deux nouveaux pôles urbano-industriels de ce mégaprojet. Au nord de l'aéroport de Long Thanh, le chef-lieu du district fera objet d'un projet de renouvellement urbain.

La métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise non seulement par une diversification de modèles, mais aussi par des évolutions rapides. En l'absence de programmes métropolitains communs, la mise en concurrence entre les provinces devient un véritable moteur du développement et de la fragmentation territoriale de cette région urbaine. Si Hô Chi Minh Ville et Binh Duong concentrent leurs efforts dans les mégaprojets et les nouveaux secteurs hautement compétitifs, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau appuient leur développement sur une industrialisation « classique » et en interdépendance avec la ville-province. Chaque province élabore ses propres stratégies de développement industriel, urbain et d'infrastructures. Situé au cœur de ces stratégies, le rôle de l'urbanisme de projet et des infrastructures métropolitaines est omniprésent et fondamental. Les provinces construisent également des politiques diversifiées avec les acteurs économiques. Si Hô Chi Minh Ville cherche à prôner son rôle régulateur envers les investisseurs, Binh Duong forme avec Becamex une alliance, qui lui permet de contrôler et de piloter son développement. Malgré des croissances économiques remarquables, les provinces sont marquées par des lacunes fondamentales, qui fragilisent la structure économique, l'équilibre social et l'environnement de la région de Hô Chi Minh Ville.

Chapitre VIII

Les défis institutionnels, sociaux et environnementaux de la métropolisation

L'émergence de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, qui s'appuie sur un développement urbano-industriel, se heurte aujourd'hui à de nombreux défis. De la spéculation foncière aux conflits sociaux et problèmes environnementaux, les faiblesses du développement de cette région urbaine sont à la fois structurelles et conjoncturelles.

En l'absence de mécanismes de régulation et de stratégies durables de développement, la métropolisation de Hô Chi Minh Ville et des provinces voisines est fragilisée. L'industrialisation et l'urbanisation accélérée et généralisée des périphéries métropolitaines contribuent à dégrader l'environnement et les conditions de vie de la population périurbaine. La pollution de l'air, du sol et la fuite des eaux usées industrielles dans les réseaux résidentiels comptent parmi les problèmes fondamentaux des périphéries émergentes. La précarité chez les populations défavorisées, qui sont majoritairement employées dans les zones industrielles et dans l'économie informelle, illustre la gravité des inégalités socio-économiques dans les villes vietnamiennes. Les autorités publiques concentrent leurs ressources sur des projets ambitieux et dans l'élaboration de politiques libérales au service des entreprises industrielles et des promoteurs immobiliers. En favorisant la croissance, les intérêts socio-économiques des couches les plus défavorisées sont délibérément sacrifiés.

L'intégration dans la mondialisation de la région de Hô Chi Minh Ville, qui s'appuie sur une industrialisation globalisée et sur la privatisation du développement urbain, génère de multiples problèmes conjoncturels. D'une part, la multiplication des zones urbaines nouvelles dans les périphéries métropolitaines suit des logiques spéculatives. Les autorités publiques, dont les stratégies s'inscrivent dans une ligne libérale, s'accordent pour mettre en place des cadres juridiques et matériels favorisant la spéculation. D'autre part, l'avancement des fronts d'urbanisation avec la création de projets immobiliers conduit à l'éviction des populations pauvres des périphéries métropolitaines. L'arrivée d'habitants aisés issus de la classe moyenne supérieure contribue à aggraver les problèmes de ségrégation socio-spatiale dans les périphéries de la région.

Dans le cadre de ce chapitre, les défis de développement de la région de Hô Chi Minh Ville seront présentés en trois groupes. La première partie cherche à décrypter les défis d'ordre économique et institutionnel, allant de la spéculation foncière au mécanisme obsolète de planification urbaine des autorités. Dans la deuxième partie, le coût social de la métropolisation se trouve au centre de l'analyse. Cette partie s'intéresse aux trois principales problématiques sociales, à savoir la ségrégation socio-spatiale, l'éviction des populations « indésirables » et la précarisation des travailleurs migrants. La dernière partie cherche à analyser le coût écologique de la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville sous l'effet de l'industrialisation et de l'urbanisation.

I. La spéculation et les mécanismes obsolètes de planification urbaine

Le développement rapide et généralisé de zones urbaines nouvelles met en évidence le rôle fondamental de la promotion foncière et immobilière dans l'économie de Hô Chi Minh Ville et des provinces voisines. Alors que les infrastructures résidentielles permettent de répondre aux besoins croissants de la population, leur mécanisme de développement est fondamentalement contrôlé par des logiques de spéculation. Les autorités locales élaborent quant à elles des politiques de développement en faveur du secteur de l'immobilier. L'application de politiques libérales dans le cadre d'un système de planification datant de l'époque socialiste génère des problèmes. De la surcharge des infrastructures à l'urbanisation chaotique transgressant les schémas directeurs, la persistance d'un système obsolète de planification urbaine⁶⁹⁴ devient aujourd'hui l'un des problèmes majeurs de la région de Hô Chi Minh Ville.

Cette partie propose dans un premier temps une analyse du rôle des mécanismes spéculatifs dans le développement urbain de la région de Hô Chi Minh Ville. Dans un second temps, les défis posés par le développement des zones urbaines nouvelles se trouvent au cœur de l'analyse. Celui-ci, stimulé par les mécanismes spéculatifs, conduit en effet à une multiplication de projets « fantômes » et à une désarticulation fonctionnelle en raison de l'absence de services auxiliaires⁶⁹⁵. Dans un troisième et dernier temps, l'analyse portera sur

⁶⁹⁴ Quertamp, Fanny, « Hô Chi Minh-Ville. Une planification centralisée à l'épreuve des grands projets » in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 84, 85, 86, 87, 88, 89 et 90.

⁶⁹⁵ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p

la surcharge des infrastructures techniques en raison des mécanismes obsolètes de planification ne parvenant plus à répondre à l'urbanisation contemporaine.

1. Une spéculation institutionnalisée comme moteur du développement

Le choix de la spéculation en tant que composante de l'économie métropolitaine est adopté par l'État dès les années 1990 en parallèle de l'introduction de la propriété privée⁶⁹⁶. Dans la pratique, la mise en place du modèle des zones urbaines nouvelles à la fin des années 1990 a marqué un tournant décisif permettant d'intégrer les mécanismes spéculatifs dans le secteur de l'immobilier au Vietnam. Selon l'analyse de Labbé et Musil⁶⁹⁷, les épisodes de fièvre foncière correspondent principalement aux moments de la promulgation des lois foncières et sur le logement ainsi que des politiques d'encouragement du secteur immobilier.

Entre 1991 et 2011, quatre fièvres foncières et immobilières ont été recensées : 1991-1993, 2001-2003, 2007-2008 et 2009-2011. À la suite de la dernière fièvre foncière, une période de gel du marché a été constatée avant que celle-ci ne s'achève avec la reprise du marché à la suite de la mise en place de nouvelles lois foncières et immobilières et du pacte de relance de l'économie dans la période 2013-2014. En l'espace de 15 ans, entre 1993 et 2008, le prix des terrains situés dans les grandes villes comme Hanoi et Hô Chi Minh Ville a multiplié par 100⁶⁹⁸. Le prix du mètre carré dans les grandes villes, qui s'élevait au début des années 1990 à moins de deux millions de dong (moins de 90 dollars), peut atteindre aujourd'hui plus de 100 millions de dong (4 400 dollars)⁶⁹⁹. La croissance exorbitante des prix fonciers met en évidence non seulement le rôle fondamental des investisseurs-spéculateurs mais aussi le désengagement des autorités publiques de leur rôle de régulateur du marché immobilier.

Ainsi, le rôle régulateur de l'État s'affaiblit sous l'effet de la promulgation des lois foncières et immobilières au profit des promoteurs et des investisseurs-spéculateurs. Les épisodes de fièvre foncière résultent à la fois de la mise en œuvre de ces politiques et de

⁶⁹⁶ Pandolfi, Laurent, « Une terre sans prix : réforme foncière et urbanisation au Viet-Nam », thèse de doctorat en urbanisme, sous la direction du Professeur Charles Goldblum, Paris, Université Paris VIII, 2001, 560 p.

⁶⁹⁷ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p ; Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism », *Urban Studies*, 2013, 51, p. 1146-1161.

⁶⁹⁸ Duy Anh, « Nhìn lại 20 năm đỉnh cao và vực sâu của BĐS » [Revoir les 20 ans d'apogée et de crise du secteur de l'immobilier], *Lao Động Online*, 14/09/2014.

⁶⁹⁹ Une maison-compartiment de moins de 100 m² dans les secteurs péricentraux de Hô Chi Minh Ville peut coûter aujourd'hui plus de 15 milliards de dong (plus de 650 000 dollars). Dans le centre-ville de la métropole, le prix d'une maison-compartiment peut s'élever, en fonction de sa superficie, à plus de 50 milliards de dong (plus de 2,2 millions de dollars).

l'arrivée de flux d'investissements privés. La promulgation de la loi foncière de 1993, qui a permis principalement de faciliter les transactions de biens immobiliers⁷⁰⁰, a marqué le début de la première fièvre foncière. Cette période est caractérisée non seulement par la multiplication des transactions entre les particuliers mais aussi par l'émergence de nouvelles dynamiques d'accapement foncier qui profite principalement aux sociétés publiques⁷⁰¹. Selon les données recueillies par Labbé et Musil⁷⁰², les prix fonciers à Hanoi ont été multipliés par dix entre 1991 et 1993, ce qui permet de prévoir la même dynamique dans les grandes villes au sud, comme Hô Chi Minh Ville.

À partir de la fin des années 1990, les mécanismes de promotion immobilière ont été introduits dans le système juridique avec les premières définitions légales des modèles de « nouvelle zone urbaine » et de « terre contre infrastructures »⁷⁰³. L'introduction de ces modèles de développement a été accélérée par la promulgation de la loi foncière de 2003, qui a conduit à la deuxième fièvre foncière et immobilière. La loi foncière de 2003 a introduit une série de mesures en faveur de l'urbanisme de projet⁷⁰⁴ et a attribué aux promoteurs de nouvelles compétences en matière de montage, de développement et de commercialisation des zones urbaines nouvelles. L'État se dote aussi à cette occasion d'un arsenal législatif lui permettant d'exproprier facilement la population de terrains, dont la superficie atteint jusqu'à 200 ha. Cette politique a considérablement facilité nombre d'opérations d'accapement foncier menées par les promoteurs. Les provinces sont, quant à elles, désormais dotées de nouvelles compétences dans le domaine foncier, allant de l'approbation de projets à l'attribution de terrains aux promoteurs. Tout en conservant ses capacités de contrôle et de régulation, l'État central a procédé, dans le cadre de la loi de 2003, à une libéralisation accélérée du développement urbain au Vietnam (**illustration 82**).

⁷⁰⁰ En parallèle de ces nouveaux mécanismes de transaction foncière et immobilière, la loi de 1993 tend à conserver le rôle de pilotage de l'État dans le développement urbain. Premièrement, la terre reste selon cette loi la propriété de l'ensemble du peuple vietnamien, dont le contrôle relève directement à l'État. Deuxièmement, l'État exerce un contrôle strict sur la conversion fonctionnelle des terrains de plus de deux hectares, ce qui permet de contrôler des opérations d'accapement foncier par les acteurs privés.

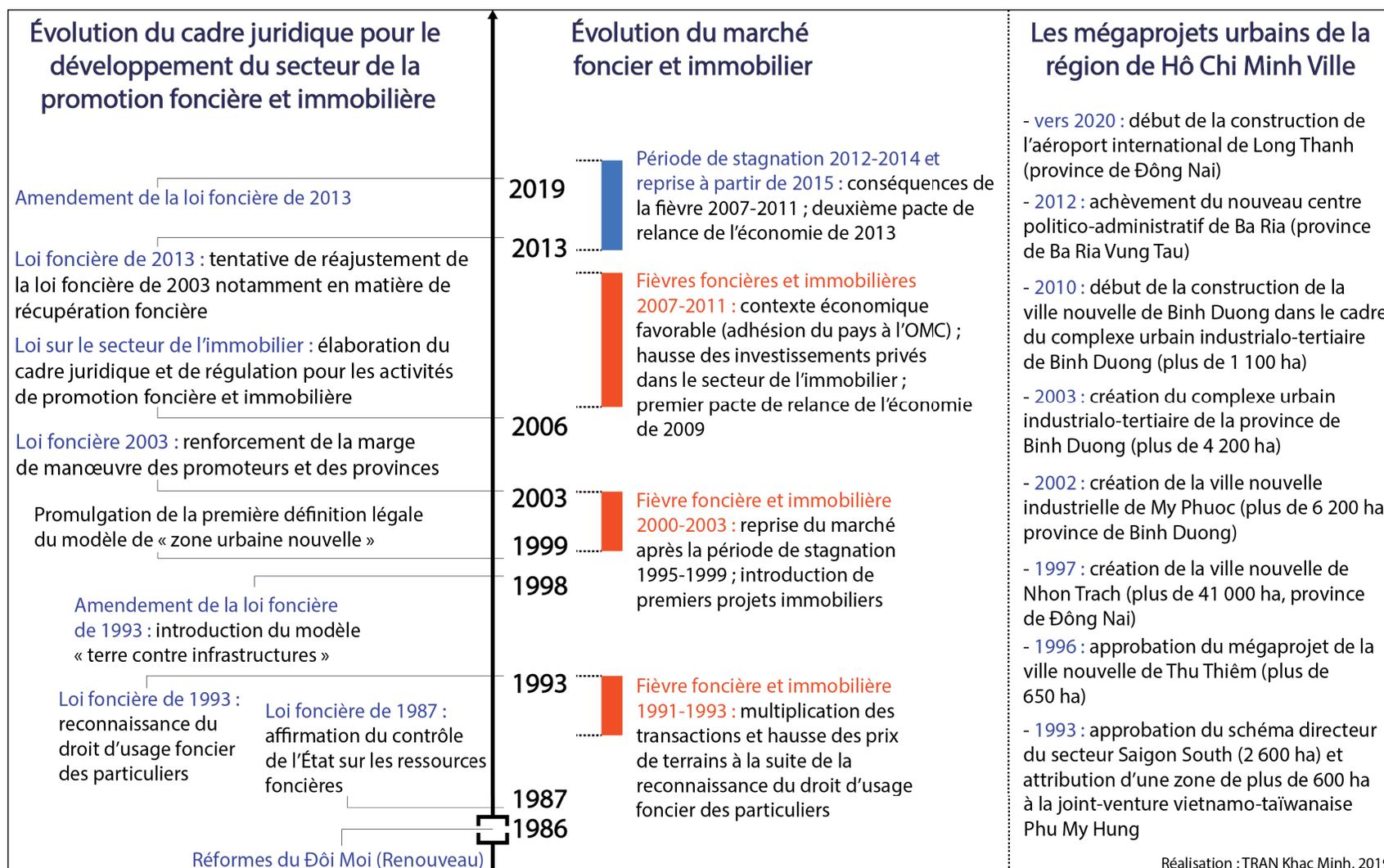
⁷⁰¹ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p ; Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism », *Urban Studies*, 2013, 51, p. 1146-1161.

⁷⁰² Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, p. 10.

⁷⁰³ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, p. 10.

⁷⁰⁴ Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism », *Urban Studies*, 2013, 51, p. 1151.

Illustration 82. L'évolution des politiques foncières et immobilières et leurs impacts sur le développement urbain de la région de Hô Chi Minh Ville



Réalisation : TRAN Khắc Minh, 2019.

Source : Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, p. 10.

En conséquence de la mise en œuvre de ces politiques libérales, les dynamiques de spéculation se sont multipliées et amplifiées, ce qui a conduit à la deuxième fièvre foncière et immobilière de 2001-2003. Cette période se caractérise à la fois par une multiplication des transactions de particulier à particulier, qui résulte de la loi de 1993, et par l'introduction des zones urbaines nouvelles dans le marché national. Dans le cas de Phu My Hung (**illustration 83**), connu comme la première zone urbaine nouvelle de Hô Chi Minh Ville⁷⁰⁵, la construction des premiers condominiums s'est achevée au début des années 2000. Dès les années 2000, les logements de Phu My Hung se démarquent sur le marché par leur qualité et par leurs prix élevés.

Le prix originel des premiers appartements de Phu My Hung⁷⁰⁶, construits au milieu des années 2000, s'est élevé en moyenne à 300 millions de dongs (environ 19 500 dollars en 2003)⁷⁰⁷. Pour un appartement de 80 m², le prix du mètre carré a atteint en 2003 3,75 millions de dongs (environ 240 dollars en 2003). Ce prix dépasse largement les trois dollars le mètre carré que Phu My Hung a dû payer à la ville-province lors de la signature du contrat d'acquisition de terrains en 1997. En incluant les indemnités peu conséquentes⁷⁰⁸ et le coût de construction, les profits dégagés par ces premières zones urbaines ont été particulièrement élevés, ce qui a fait de Phu My Hung le premier promoteur immobilier au Vietnam dans les années 1990 et 2000. La construction du pouvoir financier des promoteurs comme Phu My Hung a bénéficié des politiques de libéralisation par l'État vietnamien au début des années 2000.

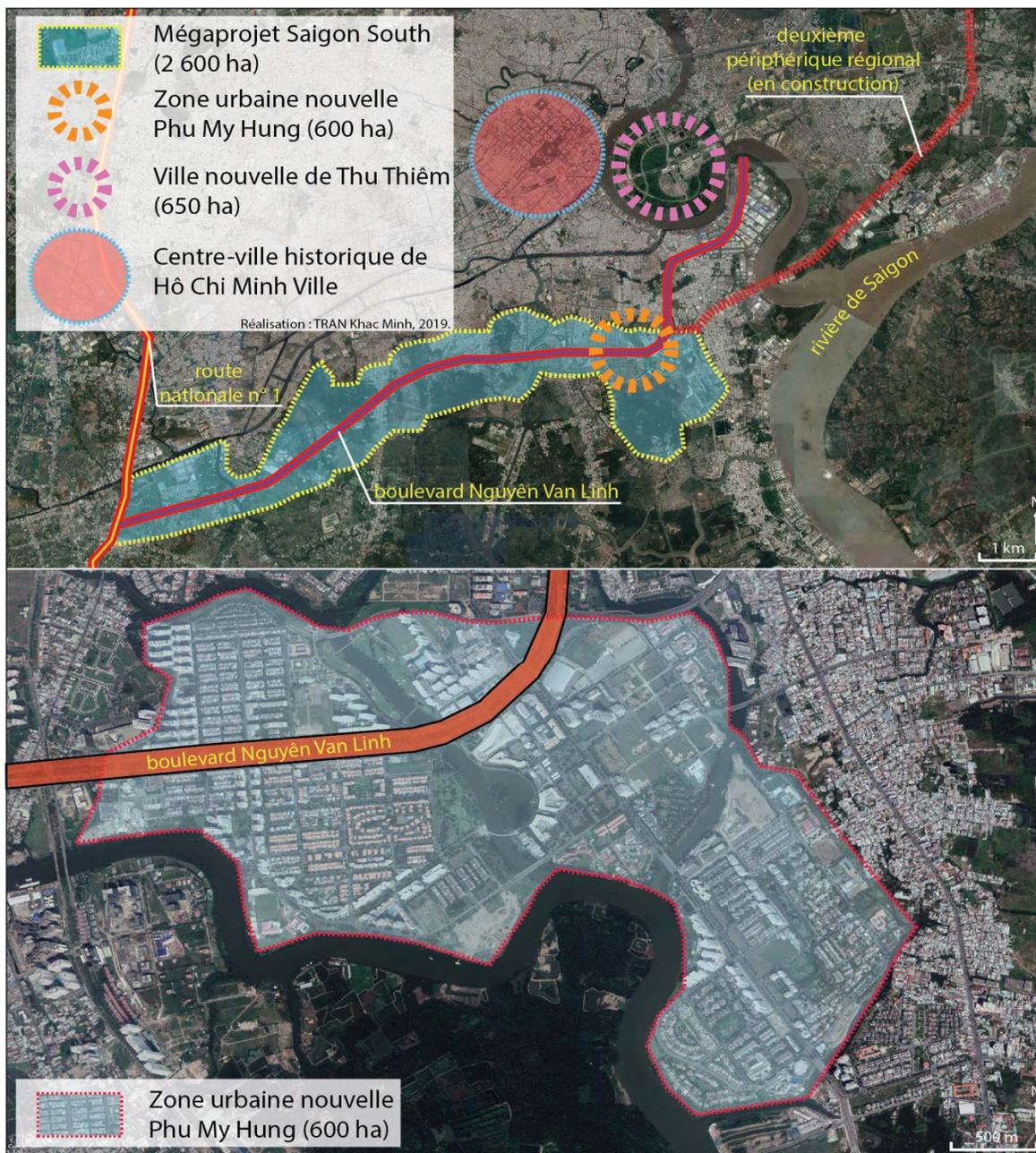
⁷⁰⁵ Le mégaprojet, pris en charge par la joint-venture vietnamo-taiwanaise Phu My Hung, a été approuvé dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de la zone Saigon South (2 600 ha) en 1993. En 1997, l'entreprise a signé avec la municipalité de Hô Chi Minh Ville un contrat de location de terrain. Selon ce contrat, 600 ha de terrains sont attribués à Phu My Hung au prix s'élevant à trois dollars le mètre carré. Pour acquérir ces terrains situés au sud de Hô Chi Minh Ville, l'entreprise vietnamo-taiwanaise a payé au total 18 millions de dollars. À partir des années 2000, plusieurs projets immobiliers, allant des condominiums aux villas de standing, ont été développés. Subdivisé en cinq secteurs principaux, Phu My Hung est également doté de nombreux espaces verts, des équipements comme des terrains sportifs, des centres commerciaux et des écoles privées.

⁷⁰⁶ À partir des années 2000, les premiers projets de condominium ont été réalisés par Phu My Hung. La majorité de ces condominiums sont de hauteur moyenne (moins de dix étages) et offrent des appartements dont la surface varie de 60 à plus de 80 m².

⁷⁰⁷ La zone urbaine nouvelle Phu My Hung, « *Thế hệ chung cư thứ nhất của Phú Mỹ Hưng* » [Les condominiums de première génération de Phu My Hung], <https://phumyhung.com.vn/vn/tin-tuc-chung/the-he-chung-cu-thu-nhat-cua-phu-my-hung>, consulté le 27/02/2019.

⁷⁰⁸ Lors des opérations d'indemnisation foncière, les terrains acquis par Phu My Hung sont à leur origine des terres agricoles de troisième catégorie. En 2000 et 2004, le prix du mètre carré des terrains agricoles de troisième catégorie s'élève à 26 000 dongs (environ 1,8 dollar). Les indemnités de l'ensemble des 600 ha du mégaprojet doivent atteindre environ 150 milliards de dongs (environ 10 millions de dollars).

Illustration 83. La zone urbaine nouvelle Phu My Hung, un projet phare du secteur Saigon South (Hô Chi Minh Ville)



Sources : La zone urbaine nouvelle de Phu My Hung, « 5 cụm đô thị do PMH phát triển » [L'organisation de la zone urbaine nouvelle Phu My Hung en cinq secteurs], <https://phumyhung.com.vn/vn/gioi-thieu/5-cum-do-thi>, consulté le 04/03/2019 ; Google Earth, 2019.

La zone urbaine nouvelle Phu My Hung se situe dans le secteur central du projet Saigon South, ce qui permet d'assurer une liaison rapide avec les districts centraux de Hô Chi Minh Ville. En parallèle d'un réseau viarie soigneusement planifié, Phu My Hung est desservi par le boulevard Nguyễn Văn Linh. Cet axe routier permet de relier Phu My Hung aux districts à l'ouest et aux provinces de Long An et de Tiền Giang.

Sous l'effet des dynamiques spéculatives, le prix des appartements de Phu My Hung augmente graduellement. Selon les informations recueillies sur la plateforme immobilière batdongsan.com.vn⁷⁰⁹, le prix d'un appartement de première génération à Phu My Hung (entre 60 et plus de 80 m² et construit dans les années 2000) peut atteindre aujourd'hui entre 1,6 et 2,5 milliards de dongs (entre 69 000 et 105 000 dollars en 2019). En l'espace d'une quinzaine d'années, le prix d'un appartement de première génération de Phu My Hung a été triplé voire quadruplé, ce qui confirme le rôle de la spéculation dans les dynamiques du marché immobilier de la ville-province. Les dynamiques spéculatives, favorisées par les lois foncières et immobilières, ont contribué à l'émergence d'un nouveau type d'acteurs : les acheteurs-spéculateurs.

Photo 25. La zone urbaine nouvelle de Phu My Hung



Sources : Vres TV, « Phú Mỹ Hưng. Sau 20 năm, từ vùng đầm lầy lớn nhất Sài Gòn đã biến thành khu đô thị siêu sang ra sao? » [Phu My Hung. La transformation de la plus grande zone marécageuse de Saigon en une zone urbaine nouvelle de standing], *Youtube*, 13/01/2018 ; La zone urbaine nouvelle Phu My Hung, « 5 cụm đô thị do PMH phát triển » [L'organisation de la zone urbaine nouvelle Phu My Hung en cinq secteurs], <https://phumyhung.com.vn/vn/gioi-thieu/5-cum-do-thi>, consulté le 04/03/2019.

Le développement de Phu My Hung (600 ha) s'appuie sur la création d'une multitude de projets immobiliers, allant des villas de standing aux condominiums de grande hauteur. La couronne résidentielle extérieure de cette zone urbaine est principalement destinée aux condominiums, alors que les complexes de villas de standing sont construits dans les secteurs centraux. En parallèle d'un parc résidentiel important, la construction de centres commerciaux et des immeubles de bureaux renforce le secteur tertiaire de cette zone urbaine nouvelle. L'attractivité de Phu My Hung repose également sur la présence de nombreux espaces verts, équipements sportifs et de loisirs.

⁷⁰⁹ Bất Động Sản Online, « Bán nhà biệt thự, liền kề tại Phú Mỹ Hưng » [ventes de villas de standing, de maisons-compartiments modernisées à Phu My Hung], <https://batdongsan.com.vn/ban-nha-biet-thu-lien-ke-phu-my-hung>, consulté le 27/02/2019.

La croissance des prix des villas de standing est aussi représentative des dynamiques de spéculation. Si son prix originel s'élevait à plus 150 000 dollars⁷¹⁰, une villa de standing de 250 m² coûte aujourd'hui en moyenne un million de dollars (le prix d'une villa de 400 m² peut atteindre deux millions de dollars)⁷¹¹. L'exemple de Phu My Hung met en évidence la segmentation du marché immobilier métropolitain. Par rapport aux logements de standing (villas de taille importante et condominiums de standing), la croissance du prix des logements de taille moyenne et de moyenne gamme semble moins importante. Les offres abondantes et les demandes en croissance continue de logements de moyenne gamme permettent aux acheteurs-spéculateurs de rentabiliser rapidement leurs investissements.

À l'instar de la loi foncière de 2003, l'État a élaboré une série de nouvelles mesures financières permettant de stimuler le développement urbain privé. En 2009, l'État vietnamien a mis en place un pacte de relance économique face à la crise financière mondiale de 2007-2008. Parmi les huit milliards de dollars d'aides financières promis par l'État, un milliard de dollars a été directement injecté dans l'économie sous forme de prêts avantageux destinés aux entreprises en difficulté⁷¹².

Si le premier pacte de relance économique n'a bénéficié que partiellement aux promoteurs des zones urbaines nouvelles, le deuxième pacte de 2013 a injecté 30 000 milliards de dong (1,4 milliard de dollars en 2013) directement dans l'immobilier. Les prêts avantageux sont destinés à la fois aux particuliers et aux promoteurs immobiliers des projets de logements à prix abordable⁷¹³. Si la loi foncière de 2003 et celle sur l'immobilier de 2006 ont encouragé la production de logements de haut et de moyen de gamme, le pacte de 2013 a marqué l'émergence d'un nouveau segment du marché immobilier national, à savoir celui des logements à prix abordable destiné aux classes modestes. À travers l'exemple des deux pactes de relance économique de 2009 et 2013, l'État est parvenu non seulement à conserver son rôle de pilotage, mais aussi à modeler le marché immobilier et foncier national. En soumettant le développement urbain aux dynamiques du marché, l'État cherche à construire un nouveau régime foncier hybride⁷¹⁴.

⁷¹⁰ Tùng Nguyễn, « “Người giàu cũng khóc” ở Phú Mỹ Hưng : Còn nhiều điều đáng... khóc ! » [Même les riches pleurent à Phu My Hung. Les problèmes regrettables !], *Dân Trí Online*, 10/11/2011.

⁷¹¹ Bất Động Sản Online, « Bán nhà biệt thự, liền kề tại Phú Mỹ Hưng » [ventes de villas de standing, de maisons-compartiments modernisées à Phu My Hung], <https://batdongsan.com.vn/ban-nha-biet-thu-lien-ke-phu-my-hung>, consulté le 27/02/2019.

⁷¹² Ngọc Châu, « Bất động sản có thể hưởng lợi từ gói kích cầu » [Le secteur de l'immobilier peut profiter du pacte de relance de l'économie], *VNExpress*, 24/12/2008.

⁷¹³ Entretien du 27 août 2018 avec Monsieur N., cadre supérieur à la société immobilière Phu Cuong (entretien co-organisé avec Hoang Tung VU et Truc Quynh ĐOAN).

⁷¹⁴ Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism », *Urban Studies*, 2013, 51, p. 1146-1161.

La spéculation y devient non seulement une stratégie généralisée par les promoteurs, mais aussi une pratique tolérée, encouragée, voire institutionnalisée, par les politiques de l'État.

Illustration 84. Les stratégies de marketing des promoteurs immobiliers



1. Des agents immobiliers devant un condominium en construction (district 2, Hồ Chí Minh Ville)



2. Le stand d'un projet immobilier à l'entrée d'un centre commercial situé à proximité de Phu My Hung (district 7, Hồ Chí Minh Ville)

Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018.

Dans l'objectif d'atteindre leur clientèle, les promoteurs immobiliers emploient une série de stratégie marketing. La mise en place des campagnes de marketing dans les centres commerciaux et les espaces publics représente l'un des exemples les plus emblématiques (photos 1 et 2). Il existe un décalage important entre le discours de marketing et la réalité des projets en construction. Dans l'objectif d'accélérer la vente de leurs biens, les promoteurs proposent à leurs clients souvent des offres avantageuses (prêts avantageux, réductions, offres de bons d'achat de meubles...).

2. *Les conséquences de la spéculation : des instabilités du marché aux zones urbaines « fantômes »*

Le développement des zones urbaines nouvelles au Vietnam, dont le caractère spéculatif est non négligeable, conduit à une multitude d'enjeux spatiaux, socio-économiques et juridiques. Selon les données recueillies par Labbé et Musil, en espace de moins de dix ans entre 2001 et 2009, plus d'un million d'hectares de terrains agricoles au Vietnam (équivalent de quatre fois la superficie de la municipalité de Hô Chi Minh Ville et de 100 fois celle de Paris) ont été saisis, rachetés et transformés en zones urbaines et en infrastructures⁷¹⁵. Si l'accaparement des terrains agricoles provoque des tensions autour des plans d'indemnisation et de relogement entre les promoteurs et les habitants⁷¹⁶, le modèle de zone urbaine nouvelle pose lui-même des problèmes structurels qui conduisent à la multiplication de projets immobiliers inefficaces, désarticulés voire abandonnés⁷¹⁷.

La spéculation se trouve à l'origine des instabilités du marché immobilier et foncier, qui se caractérisent principalement par les fluctuations des prix de terrains (**illustration 85**). Cette dynamique conduit à la monétarisation des ressources foncières, qui impliquent à la fois les autorités, les promoteurs, les investisseurs-spéculateurs et les particuliers. Ce mécanisme de spéculation se généralise sur l'ensemble du marché national, allant des zones urbaines nouvelles de quelques hectares aux mégaprojets comme les villes nouvelles de Binh Duong et de Thu Thiêm.

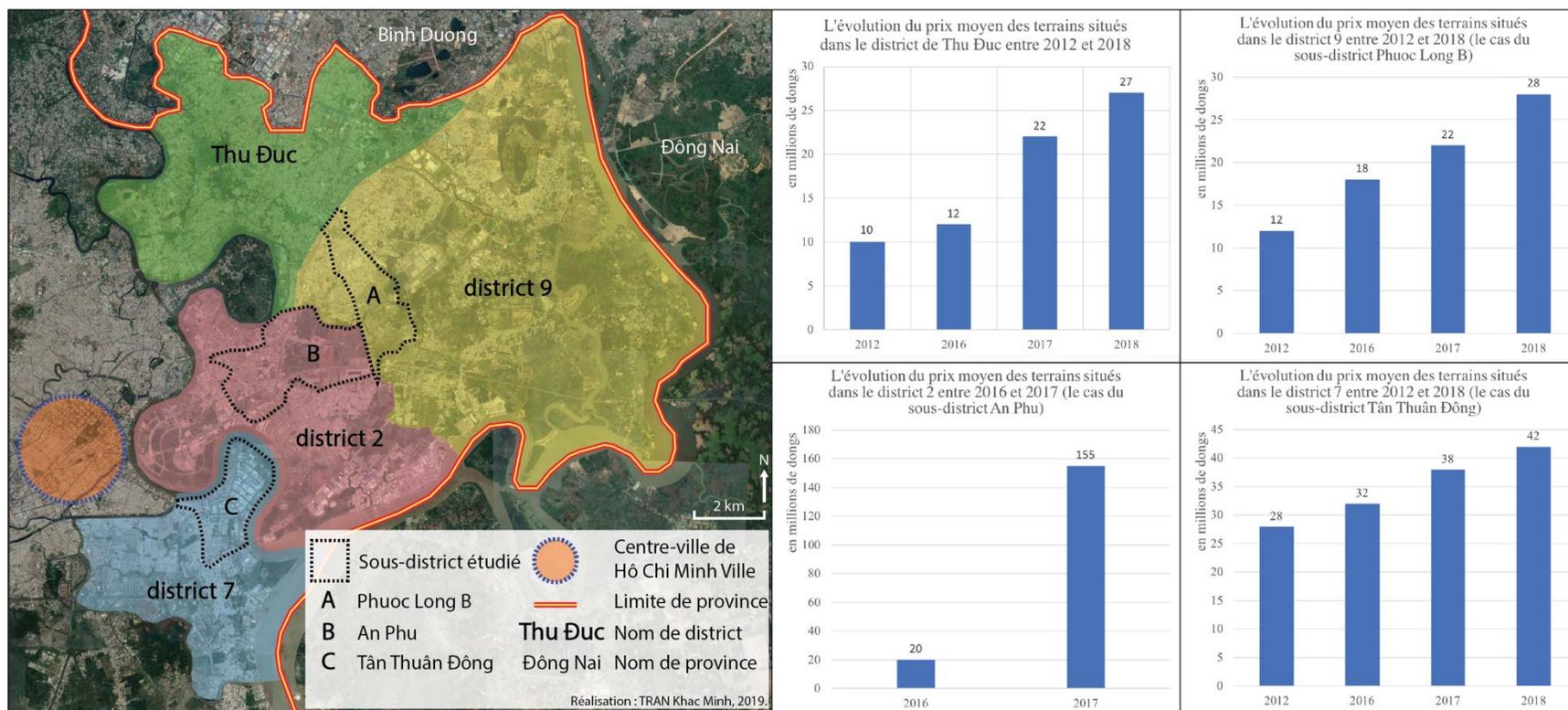
La ville nouvelle de Binh Duong représente un cas emblématique montrant le processus de conversion et de monétarisation des terrains agricoles dans le cadre d'un mégaprojet urbain. Depuis sa création en 2010, ce projet, qui est aujourd'hui qualifié de l'une des plus grandes villes « fantômes » de la région de Hô Chi Minh Ville, a traversé plusieurs fièvres foncières, ainsi que des périodes de stagnation. Les acteurs, allant du Comité populaire de Binh Duong à Becamex et ses filiales, se sont impliqués dans le projet à différentes échelles, mais ont communément adopté des stratégies spéculatives.

⁷¹⁵ Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism », *Urban Studies*, 2013, 51, p. 1147.

⁷¹⁶ Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Les “nouvelles zones urbaines” de Hanoi (Vietnam) : dynamiques spatiales et enjeux territoriaux », *Mappemonde*, 2017, 17 p.

⁷¹⁷ Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p.

Illustration 85. L'évolution des prix fonciers de Hô Chi Minh Ville, le cas des districts 2, 7, 9 et de Thu Đức



Sources : Hà Mỹ Giang, « Đất nền quận 2 tăng giá gần 8 lần so với 10 năm trước » [En dix ans, le prix des terrains du district 2 a été multiplié par huit], *Zing News*, 14/11/2017 ; Bình Nguyên, « Giá nhà đất ở TP.HCM tăng hơn 100% sau 5 năm » [En cinq ans, le prix des terrains de Hô Chi Minh Ville a augmenté de 100 %], *Zing News*, 06/01/2018.

Les périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville se trouvent au centre de l'émergence du marché foncier et immobilier de la ville-province. Les districts étudiés se caractérisent par une augmentation régulière et de plus en plus importante des prix fonciers à partir des années 2010. Ce phénomène est essentiellement lié à l'expansion de leur parc résidentiel avec la création de multiples projets immobiliers. Le marché du district 2 devient aujourd'hui l'un des moteurs du secteur de l'immobilier de Hô Chi Minh Ville. En parallèle du développement accéléré de Thu Thiêm à partir de 2012, ce district voit la création de plusieurs complexes de logements de standing dans les sous-districts Thao Điền et de An Phu.

Afin d'accélérer le développement de la ville nouvelle, le Comité populaire de Binh Duong a court-circuité les autorités nationales en lançant des opérations de récupération et d'indemnisation foncière avant l'approbation de ce mégaprojet par l'État central⁷¹⁸. Le mégaprojet du Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong, englobant celui de la ville nouvelle de Binh Duong, a été validé par l'État central en septembre 2005. Néanmoins, le Comité populaire a lancé unilatéralement ses opérations de récupération foncière dès juin 2003 avec la promulgation de la décision 164 formulant une grille tarifaire pour l'indemnisation des terrains concernés⁷¹⁹. Lors de l'approbation du projet par l'État central en septembre 2005, plus de 85 % des terrains avaient déjà été récupérés et indemnisés par la province de Binh Duong⁷²⁰. Les profits apportés par l'urbanisme de projet deviennent une force motrice permettant aux autorités provinciales de surmonter les obstacles administratifs dus au système de planification socialiste obsolète. Les actions unilatérales de Binh Duong dans cette affaire ont mis en évidence la montée en puissance des provinces dans la décentralisation politico-administrative contemporaine, ce qui met en question l'autorité de l'État central.

Le Comité populaire de Binh Duong a participé directement à la conversion et à la monétarisation des terrains agricoles récupérés dans le cadre de ce mégaprojet. D'abord, le prix du mètre carré imposé par la province pour l'indemnisation des 4 000 ha est extrêmement bas, de l'ordre de 30 000 à 60 000 dongs (de deux à quatre dollars en 2003).

Le Comité populaire de Binh Duong a confié entièrement ce mégaprojet à la société Becamex⁷²¹. Aujourd'hui, le prix du mètre carré des terrains situés en périphérie de la ville nouvelle de Binh Duong varie de cinq à plus dix millions de dongs (de 200 à 450 dollars en 2018). Pour les projets situés à l'intérieur de la ville nouvelle, qui sont principalement développés par les filiales de Becamex, le prix du mètre carré dépasse 40 millions de dongs (plus de 1 700 dollars en 2018)⁷²². En l'espace de moins de 15 ans, le prix des terrains du

⁷¹⁸ Nguyễn Thịnh, « Đại dự án tại tỉnh Bình Dương : Thu hồi đất rồi... bỏ hoang ! » [Le mégaprojet de Binh Duong : récupérer les terrains pour ensuite les délaisser !], *BizLive*, 11/12/2014.

⁷¹⁹ Décision 164/QĐ-UB/2003, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur la promulgation du cadre juridique pour l'indemnisation des terrains et des biens récupérés dans le cadre du projet du Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong.

⁷²⁰ Nguyễn Thịnh, « Đại dự án tại tỉnh Bình Dương : Thu hồi đất rồi... bỏ hoang ! » [Le mégaprojet de Binh Duong : récupérer les terrains pour ensuite les délaisser !], *BizLive*, 11/12/2014.

⁷²¹ Décision 126/QĐ-UBND/2006, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur le transfert du développement et de la gestion du projet de complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong.

⁷²² Les projets de maisons-compartiments modernisées représentent la majorité du parc résidentiel de la ville nouvelle de Binh Duong. Le projet Prince Town (22 ha, achevé au début des années 2010) comprend 130 maisons-compartiments construites sur les terrains de 100 à 120 m². Le prix d'une maison-compartment proposé par Becamex IJC et ISC, deux filiales de Becamex, s'élevait au moment de l'achèvement du projet à plus de 4,5 milliards de dongs (200 000 dollars).

Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong a augmenté de 8 000 % à 67 000 %. Les provinces, dont le pouvoir décisionnel se renforce avec la décentralisation, placent la spéculation foncière et immobilière au centre de leur stratégie de développement.

Malgré des profits colossaux à court terme, la spéculation se trouve à l'origine des instabilités du marché foncier et immobilier et de la multiplication des zones urbaines fantômes. Lors de la création des projets immobiliers de la ville nouvelle de Binh Duong, les investisseurs-spéculateurs ont communément mis en place des stratégies permettant de rentabiliser leurs investissements au bout de quelques mois, voire de quelques semaines.

Lors de la sortie des premiers projets de lotissement en périphérie de cette ville nouvelle en 2012, des terrains de taille moyenne (environ 100 m²) dont le prix s'est élevé à 500 millions de dongs (environ 24 000 dollars en 2012) ont vu leur valeur augmenter de 20 % en l'espace d'un mois⁷²³. Lors de la fin de cette fièvre foncière, au milieu de l'année 2011, le prix d'un terrain de 100 m² a atteint de 700 à 800 millions de dongs (de 34 000 à 39 000 dollars en 2012). Aucune mesure n'a été mise en place par la province face à cette flambée des prix fonciers, ce qui témoigne d'une certaine tolérance des autorités vis-à-vis des pratiques spéculatives. Le développement de la ville nouvelle de Binh Duong a déclenché de nouvelles dynamiques spéculatives, qui ont reconfiguré en profondeur le marché foncier et immobilier provincial.

Quant aux projets développés par Becamex, tous les logements ont été vendus en l'espace de quelques mois au début des années 2010⁷²⁴, alors qu'une partie importante des zones urbaines nouvelles récemment construites restent pourtant jusqu'à aujourd'hui dépourvues d'habitants, ce qui met en évidence le caractère spéculatif du marché foncier et immobilier de Binh Duong. En répercussion de la surchauffe du marché provincial, les projets se multiplient pour répondre à des besoins purement artificiels. Les victimes de la spéculation sont multiples, tandis que les promoteurs-spéculateurs cherchent à nuancer la gravité de ces problèmes.

Aujourd'hui, l'ampleur de la multiplication des zones urbaines nouvelles à Binh Duong reste difficilement mesurable faute de données fiables. Alors que le manque d'expertise de Becamex dans le domaine du développement immobilier semble se situer au

⁷²³ Entretien du 17 juillet 2018 avec Monsieur N., investisseur particulier et habitant de la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong).

⁷²⁴ Entretien du 17 juillet 2018 avec Monsieur N., investisseur particulier et habitant de la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong).

cœur de l'échec de ce mégaprojet⁷²⁵, la direction de Becamex reste optimiste sur le développement de la ville nouvelle de Binh Duong. D'après les cadres supérieurs de Becamex⁷²⁶, la ville nouvelle de Binh Duong joue toujours un rôle central dans la modernisation du parc résidentiel provincial, dans la mise en place du concept de ville intelligente et dans la redynamisation du marché immobilier de la province.

Même si la majorité de ses projets immobiliers restent dépourvus d'habitants, la ville nouvelle de Binh Duong connaît une nouvelle fièvre foncière et immobilière en 2018, qui conduit à une croissance de 400 à 500 % des prix des terrains situés dans ses périphéries⁷²⁷. Sous prétexte de la construction d'une vitrine métropolitaine, certaines villes nouvelles de la région de Hồ Chí Minh Ville, comme celles de Binh Duong et de Nhon Trach, deviennent aujourd'hui de véritables zones urbaines fantômes, abandonnées et désarticulées du tissu urbain et économique préexistant.

Située au sud-est de la région de Hồ Chí Minh Ville, la ville nouvelle de Nhon Trach représente également un cas emblématique illustrant le dysfonctionnement de l'urbanisme de projet sous effet de la spéculation. Les vagues de développement de zones urbaines nouvelles ne s'inscrivent guère dans une continuité avec l'urbanisation préexistante, mais se sont amorcées sous l'effet de la création d'infrastructures d'envergure. Si le développement de la ville nouvelle de Binh Duong s'accélère au rythme de celui du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong, le marché immobilier de Nhon Trach évolue rapidement lors de l'approbation de projets d'infrastructures d'envergure⁷²⁸. Le dysfonctionnement des villes nouvelles de Binh Duong et de Nhon Trach se caractérise pourtant par certaines dynamiques spatiales communes.

Premièrement, le niveau d'achèvement des logements des projets dans ces villes nouvelles reste au stade intermédiaire. Si les structures en béton et les réseaux d'électricité et d'assainissement sont achevés, ces logements sont dépourvus d'éléments de décoration et

⁷²⁵ Entretien du 9 juin 2017 avec Monsieur Đ., directeur du projet de la ville nouvelle de Binh Duong de Becamex.

⁷²⁶ Entretien du 9 juin 2017 avec Monsieur Đ., directeur du projet de la ville nouvelle de Binh Duong de Becamex ; Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

⁷²⁷ Tiên Dũng, « Sốt ảo đầy giá đất ở Bình Dương tăng tới 400 %, nguy cơ vỡ bong bóng » [Sous l'effet d'une fièvre foncière, le prix des terrains de Binh Duong a augmenté de 400 %. Risque d'implosion de la bulle immobilière], *VOV*, 10/05/2018.

⁷²⁸ La ville nouvelle de Nhon Trach a connu plusieurs épisodes de fièvre foncière et immobilière. La révision du schéma directeur de Nhon Trach en 1996, qui prévoit l'attribution du statut de district urbain à ce dernier, a déclenché la première fièvre foncière. Durant les années 2000, Hồ Chí Minh Ville a prévu la construction de nouveaux axes routiers reliant le district 9 et Đông Nai, ce qui contribue à la hausse des prix des terrains de Nhon Trach. Au début des années 2010, l'approbation des mégaprojets de l'autoroute CT01 Hồ Chí Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây et de l'aéroport de Long Thanh déclenche de nouvelles vagues de spéculation foncière et immobilière.

d'équipements intérieurs (peinture, fenêtres, équipements sanitaires et d'éclairage). Même en passant outre ces étapes, les promoteurs sont parvenus à vendre en profitant d'épisodes de fièvres foncières et immobilières.

Malgré un niveau d'achèvement insuffisant des logements, la vitrine des zones urbaines fantômes est particulièrement soignée, du moins au début de leur mise en fonctionnement. Le réseau de circulation interne, l'entrée et les espaces verts sont souvent construits même avant l'achèvement des logements. Une apparence soigneusement planifiée mettant en scène un cadre de vie moderne et confortable permet d'attirer les acheteurs particuliers.

Derrière cette vitrine, plusieurs zones urbaines nouvelles sont déconnectées et désarticulées du milieu urbain et économique préexistant (**illustration 86**). Même si les réseaux de circulation internes des zones urbaines nouvelles sont soigneusement planifiés, leur localisation géographique n'assure pas une interconnexion avec les centres urbains préexistants. Implantées dans des milieux faiblement peuplés et éloignés des centres urbains, les villes nouvelles de Nhon Trach et de Binh Duong ne parviennent pas à attirer de nouveaux habitants⁷²⁹. Même si le réseau de routes nationales de Binh Duong et Đông Nai est relativement bien structuré et moderne, la distance physique reste l'un des premiers obstacles décourageant les habitants locaux à s'installer dans ces deux villes nouvelles⁷³⁰.

Le manque de services de proximité et d'activités économiques est à l'origine de la désarticulation de plusieurs zones urbaines nouvelles. Les concepteurs de la ville nouvelle de Binh Duong ont même reconnu l'absence de services de base comme l'une des erreurs fondamentales de ce mégaprojet⁷³¹. Puisque les supermarchés et les commerces à allure moderne (aire de restauration, *convenience stores*...) permettent rarement de répondre aux besoins locaux, certains habitants transforment leurs maisons en cafés, en restaurants et en magasins. Ces activités locales, qui contribuent jusque-là à préserver une vie socio-économique dans certains secteurs des villes nouvelles, s'opposent à l'idée de construire une

⁷²⁹ La ville nouvelle de Binh Duong est éloignée de Thu Dâu Môt (chef-lieu de Binh Duong) et de My Phuoc (centre urbain du district de Bê Cat) de respectivement 10 et de 20 km. Quant à Nhon Trach, la distance entre cette ville nouvelle et Biên Hoa (chef-lieu de Đông Nai) s'élève à plus de 40 km.

⁷³⁰ D'après des informations recueillies lors des enquêtes réalisées à Binh Duong et à Đông Nai, la plupart des habitants locaux ont considéré l'éloignement géographique comme le premier facteur conduisant à l'échec de ces deux villes nouvelles. Néanmoins, ils n'ont pas exclu la possibilité d'investir dans le marché immobilier des villes nouvelles de Binh Duong et de Nhon Trach, ce qui met en évidence le caractère spéculatif du développement urbain de ces mégaprojets.

⁷³¹ Entretien du 6 juin 2017 avec Monsieur X., architecte-consultant hollandais chez Becamex ; Entretien du 29 juin 2017 avec Monsieur T., consultant singapourien engagé par Becamex en charge du projet de la ville nouvelle de Binh Duong.

vitrine métropolitaine moderne, bien planifiée et contrôlée selon les discours officiels des autorités.

Illustration 86. L’omniprésence des zones urbaines fantômes au sein des mégaprojets urbains de la région de Hồ Chi Minh Ville



1. Un projet de villas de standing abandonné situé à proximité du parc central de la ville nouvelle de Binh Duong

2. Les maisons abandonnées à proximité du centre administratif de Binh Duong (ville nouvelle de Binh Duong)

3. Une zone résidentielle abandonnée en périphérie de la ville nouvelle de My Phuoc

4. Une villa abandonnée dans la ville nouvelle de Nhon Trach

Sources : Quỳnh Trần, « Biệt thự, nhà phố tiền tỷ bỏ hoang ở thành phố mới Bình Dương » [À la ville nouvelle de Binh Duong, des villas et des maisons-compartiments modernisées abandonnées], *VnExpress*, 22/08/2017 (photo 1) ; TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2018 (photos 2, 3, 4).

Alors que les provinces restent, dans leurs discours officiels, optimistes sur l’avenir des villes nouvelles de Nhon Trach et de Binh Duong⁷³², la dégradation des zones urbaines

⁷³² Dans les programmes de développement, les schémas directeurs et les documents officiels, les provinces de Đồng Nai et de Binh Duong considèrent leurs villes nouvelles comme une réussite incontestable, qui témoigne de leur croissance économique exceptionnelle. Pour le comité de Binh Duong, la ville nouvelle de Binh Duong devient aujourd’hui un véritable pôle politico-administratif, économique et culturel de la province. Malgré ses zones urbaines fantômes, cette ville nouvelle porte dans les discours officiels l’image d’une ville intelligente. Quant à Nhon Trach, le Comité populaire de Đồng Nai la place au centre d’un nouveau projet métropolitain

fantômes s'aggrave continuellement. Si les promoteurs et les investisseurs-spéculateurs ont pu tirer des profits importants grâce aux périodes de fièvre immobilière, les particuliers sont devenus les principales victimes de ces processus. Plusieurs habitants de la ville nouvelle de Binh Duong ne parviennent plus à revendre leurs logements à cause du gel du marché local, alors que leurs biens se dégradent rapidement en raison d'une qualité de construction insuffisante⁷³³. Le mécontentement de la population, prise au piège par les promoteurs-investisseurs-spéculateurs, semble aujourd'hui ignoré par les autorités. Même si la lutte anti-spéculation et anti-zones urbaines fantômes est présente dans les discours officiels, aucune mesure concrète (augmentation des taxes foncières des logements inoccupés, sanction contre les spéculateurs) n'a été mise en place sous prétexte de la préservation du dynamisme du marché foncier et immobilier régional⁷³⁴.

3. Des mécanismes obsolètes de planification urbaine à l'origine de la surcharge des infrastructures

La planification urbaine au Vietnam, dont les principes fondamentaux persistent depuis l'époque socialiste, se transforme aujourd'hui en un outil de négociation avec les acteurs privés⁷³⁵. Afin de promouvoir un développement spatio-économique équilibré entre les territoires, la planification centralisée distribue de manière arbitraire des fonctions économiques et des infrastructures techniques aux provinces, ce qui ne s'adapte plus au contexte contemporain de la libéralisation. Les méthodes de calcul de la croissance démographique et de demandes de logements utilisées par les autorités publiques ne sont pas capables de prendre en compte les flux migratoires, qui se multiplient au rythme de l'assouplissement du système d'enregistrement résidentiel *hộ khẩu*⁷³⁶. En conséquence, l'emploi de mécanismes de planification urbaine sert aujourd'hui à modifier les schémas

en lien avec la construction de l'aéroport de Long Thanh. L'axe Nhon Trach-Long Thanh a vocation dans les programmes de développement de Đông Nai à devenir un pôle urbain industrialo-logistique de la région de Hồ Chí Minh Ville.

⁷³³ Entretien du 29 juillet 2018 avec Monsieur N., habitant de la ville nouvelle de Binh Duong.

⁷³⁴ Entretien du 4 août 2017 avec Monsieur L., président de l'Association immobilière de Hồ Chí Minh Ville (entretien co-organisé avec Thai Son PHAM et Truc Quynh ĐOAN).

⁷³⁵ Huynh, The Du, « The Misuse of Urban Planning in Ho Chi Minh City », Londres, *Habitat International*, 2015, 48, p. 11-19 ; Quertamp, Fanny, « Hồ Chí Minh-Ville. Une planification centralisée à l'épreuve des grands projets » in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 96, 97, 98 et 99.

⁷³⁶ Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hồ Chí Minh Ville.

directeurs (normes de bâti, capacité d'accueil d'un secteur...) dans l'objectif de faciliter l'implantation de projets immobiliers⁷³⁷.

La dérive du système de planification urbaine conduit principalement à la fragmentation des schémas directeurs et à la surcharge des infrastructures techniques. La région de Hô Chi Minh Ville se heurte aujourd'hui à de multiples défis techniques, allant de l'aggravation des inondations à la généralisation des embouteillages sur les axes routiers. En parallèle d'une construction généralisée et d'une densification générée par l'urbanisme de projet qui contribue de plus en plus à ces problèmes, la planification publique n'est plus en mesure d'assurer une production suffisante d'infrastructures techniques. En assouplissant l'encadrement et en tolérant les pratiques transgressant les schémas directeurs, les provinces semblent prêtes à mettre en avant l'intérêt des promoteurs au détriment d'un développement soucieux de la population.

Des axes intra-urbains aux routes nationales, le réseau de transport de la région de Hô Chi Minh Ville est de plus en plus congestionné (**illustration 87**). Si les véhicules à deux roues sont considérés aujourd'hui par les autorités publiques comme la cause directe des embouteillages⁷³⁸, certaines politiques publiques, mises en place depuis ces 30 dernières années, sont à l'origine de la généralisation de ce mode de transport.

Le désengagement de l'État du secteur du transport public a directement contribué à favoriser la généralisation des modes de transport individuel. Alors qu'aucun projet d'envergure de transport public n'a été mis en place depuis les années 1990, la métropole de Hô Chi Minh Ville compte plus de 30 000 nouveaux véhicules de plus tous les mois⁷³⁹. Face à l'aggravation de la congestion urbaine, les provinces de la région se lancent à partir des années 2010 dans la construction de certaines infrastructures d'envergure. Si Đông Nai, Binh Duong et Ba Ria Vung Tau profitent principalement de la modernisation des réseaux autoroutiers⁷⁴⁰, Hô Chi Minh Ville tend à développer un réseau de bus et de métro afin de

⁷³⁷ Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville ; Entretien du 18 août 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville ; Entretien avec du 6 juin 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire du service de gestion urbaine de la ville de Thu Dau Mot.

⁷³⁸ Selon plusieurs estimations, Hô Chi Minh Ville (avec une population de plus de huit millions d'habitants) polarise aujourd'hui de six à huit millions de motos, ce qui représente environ un tiers de l'effectif total des véhicules à deux roues du Vietnam. En prenant en compte les provinces de Đông Nai, Binh Duong et Ba Ria Vung Tau dont la population cumulée atteint six millions d'habitants, la région de Hô Chi Minh Ville peut compter aujourd'hui plus de dix millions de véhicules à deux roues.

⁷³⁹ Quốc Anh, « TPHCM : Mỗi tháng có thêm 30.000 phương tiện tham gia giao thông » [Hô Chi Minh Ville : plus de 30 000 nouveaux véhicules inscrits par mois], *Dân Trí Online*, 05/08/2017.

⁷⁴⁰ La province de Binh Duong appuie le développement de son réseau de transport sur la modernisation de la route nationale n° 13 et sur la construction de l'autoroute My Phuoc-Tân Van. Ces deux axes ont permis d'assurer une connexion relativement efficace entre Binh Duong et les voisins de Đông Nai et de

lutter contre la congestion urbaine. Néanmoins, ces projets, dont le coût est extrêmement élevé et la réalisation reste partielle et ralentie, ne sont pas en mesure de résoudre les embouteillages.

Illustration 87. Des ruelles aux axes autoroutiers, la congestion urbaine dans les grandes villes de la région de Hồ Chí Minh Ville



1. Un embouteillage sur l'axe Xô Viết Nghệ Tĩnh- route nationale n°13 reliant Hồ Chí Minh Ville à Bình Dương

2. La circulation dans une ruelle du district de Bình Thạnh (Hồ Chí Minh Ville) aux heures de pointe

3. Un embouteillage à Di An (Bình Dương) à cause des poids lourds en provenance des zones industrielles du sous-district

4. Un embouteillage sur la route nationale n°52 reliant les districts à l'est de Hồ Chí Minh Ville (2, 9 et Thủ Đức) à la ville de Biên Hòa

Sources : Blog de Lê Nhiều, « Ngã tư Hàng Xanh : kẹt xe riết ròi quen » [Au carrefour de Hàng Xanh : les embouteillages s'inscrivent dans le quotidien des habitants], <https://nhieule.wordpress.com/2016/04/05/nga-tu-hang-xanh-ket-riet-roi-quen/>, consulté le 07/03/2019 (photo 1); Nguyễn Yên, « TP HCM: Biển người tê liệt trên đường Xô Viết Nghệ Tĩnh » [Hồ Chí Minh Ville : un embouteillage paralysant la rue Xô Viết Nghệ Tĩnh], *Việt Nam Mới*, 17/01/2017 (photo 2) ; Quang Hải, « Ảnh : Kẹt xe khủng khiếp ở Bình Dương, người dân ngộp thở, đứng chôn chân giữa đường » [Image : embouteillage d'envergure à Bình Dương, une marée humaine étouffée et clouée sur place], *VTC News*, 17/01/2017 (photo 3) ; Hữu Khoa, « Kẹt xe kinh hoàng giữa trưa ở cầu Rạch Chiếc » [Embouteillage d'envergure sur le pont de Rạch Chiếc], *Tuổi Trẻ Online*, 29/12/2017 (photo 4).

Hồ Chí Minh Ville. La modernisation de la route nationale n° 51 et la construction de l'autoroute CT01 ont quant à elles contribué à l'amélioration entre Hồ Chí Minh Ville et la dorsale industrialo-portuaire Đông Nai-Bà Rịa Vũng Tàu.

Le réseau de métro de Hô Chi Minh Ville, dont les investissements requis s'élèvent à 2,5 milliards de dollars⁷⁴¹, compte jusqu'à aujourd'hui seulement une ligne de 20 km, en construction depuis 2007. Selon les estimations avancées par le journal *Thanh Niên*, la construction d'un réseau de bus adapté aux besoins de l'ensemble de la population de Hô Chi Minh Ville requerrait environ 11,2 milliards de dollars⁷⁴². La construction de 90 km de lignes de métro, soit l'équivalent de la moitié de la longueur prévue du réseau municipal, a d'ores et déjà nécessité plus de 10 milliards de dollars. En concentrant ses efforts dans des infrastructures coûteuses, la municipalité de Hô Chi Minh Ville se heurte à des problèmes financiers tandis que la congestion urbaine va en s'aggravant. Le choix de mauvaises stratégies se trouve à l'origine de l'échec du réseau de transport de la ville-province.

Le développement de lignes de bus est contraint par les capacités limitées du réseau de routes intra-urbaines. Sur l'ensemble du réseau intra-urbain de la ville-province, 14 % des routes sont dotées d'une largeur supérieure à 12 m, permettant la circulation de bus⁷⁴³. Face à l'aggravation des problèmes de congestion urbaine, les autorités provinciales ne parviennent à mettre en place que des mesures partielles. Les aménagements routiers menés par les autorités consistent principalement à élargir les rues de quelques mètres en enlevant une partie des trottoirs au détriment des piétons⁷⁴⁴. Sous l'effet de la surcharge des routes intra-urbaines, les ruelles sont de plus en plus investies par les véhicules, ce qui conduit à générer des embouteillages à l'intérieur des quartiers résidentiels tout en déstructurant la vie socio-économique locale⁷⁴⁵. Tardivement, Hô Chi Minh Ville a interdit, dans son dernier programme de développement du secteur du logement⁷⁴⁶, la construction d'immeubles de grande hauteur dans les districts centraux afin de limiter la surcharge des infrastructures préexistantes.

⁷⁴¹ Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2014, 1, p. 8.

⁷⁴² Mai Phuong, « TP.HCM nhiều xe máy nhất thế giới » [Hô Chi Minh Ville a le plus grand parc de motos à deux roues dans le monde], *Thanh Niên Online*, 02/02/2017.

⁷⁴³ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 91 et 92.

⁷⁴⁴ L'indemnisation des unités d'habitation entières se révèle extrêmement coûteuse, notamment dans les districts centraux. En conséquence, les autorités sont contraintes d'enlever une partie des trottoirs et des espaces verts pour élargir les rues principales. Dans le cas des ruelles étroites, les autorités parviennent à indemniser une surface limitée des logements concernés. Le réaménagement des ruelles contribue également à augmenter la valeur foncière du secteur, ce qui incite les habitants à participer aux opérations de négociation-indemnisation.

⁷⁴⁵ Gibert-Flutre, Marie, « Les ruelles de Hô Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, 675 p.

⁷⁴⁶ Résolution 10/NQ-HĐND/2018, Résolution du Conseil populaire de Hô Chi Minh Ville sur le programme de développement du secteur du logement pour la période 2016-2025.

Si l'élargissement des infrastructures de transport se heurte à de multiples difficultés financières, la politique urbaine encourageant la promotion immobilière est à l'origine d'une congestion généralisée. Agissant au service des promoteurs, les services de planification des districts modifient délibérément les schémas directeurs afin de faciliter l'implantation de projets immobiliers. La modification de la capacité d'accueil, de la hauteur du bâti et des infrastructures nécessaires est principalement exigée par les promoteurs auprès des autorités locales⁷⁴⁷. L'implantation d'un condominium de plusieurs dizaines d'étages au sein d'un secteur d'habitations de faible hauteur conduit systématiquement à des problèmes de gestion routière et de surcharge du système local d'assainissement. Les mesures d'encouragement des promoteurs comme l'assouplissement de la planification publique et la tolérance des pratiques de passe-droit sont paradoxalement un facteur majeur du dysfonctionnement du développement urbain. Le caractère obsolète de la planification urbaine se traduit par une mauvaise gestion de l'urbanisation dans les zones sensibles.

Le réseau hydrographique s'inscrit depuis longtemps dans l'identité et dans le mode de vie des habitants de la région de Hô Chi Minh Ville, ce qui a façonné des modes de fonctionnement socio-économique étroitement liés à l'eau⁷⁴⁸. Au rythme de l'urbanisation accélérée, les inondations deviennent aujourd'hui un problème majeur des grandes villes de la région de Hô Chi Minh Ville (**illustration 88**). Desservi par de nombreux canaux et de grands fleuves comme ceux de Đông Nai et de Saigon, le territoire régional est constamment menacé par les risques d'inondations importants. Les épisodes de fortes pluies représentent l'un des premiers facteurs principaux. Les épisodes de marée, ainsi que l'élévation du niveau de la mer sous l'effet du changement climatique, émergent aujourd'hui comme un nouvel élément aggravant les risques d'inondations⁷⁴⁹.

Si les canaux et les berges ont été aménagés pour accueillir les activités de commerce, industrielles et de transport dès le XVII^e siècle, les zones urbaines nouvelles s'emparent aujourd'hui ces secteurs en raison de leur valeur paysagère⁷⁵⁰. Dans le cas de Hô Chi Minh Ville, les risques d'inondation des districts 1, 2 et de Binh Thanh sont aggravés

⁷⁴⁷ Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville ; Entretien du 18 août 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville.

⁷⁴⁸ Entretien du 4 août 2017 avec Monsieur L., président de l'Association immobilière de Hô Chi Minh Ville (entretien co-organisé avec Thai Son PHAM et Truc Quynh ĐOAN).

⁷⁴⁹ Parmi les quatre provinces étudiées, Hô Chi Minh Ville est particulièrement exposé aux risques d'inondation en raison de son relief. Plus de 60 % de la superficie de la ville-province a une altitude inférieure à 1,5 m. Celle du territoire de Binh Duong varie entre 10 et 15 m au-dessus de la mer, ce qui permet d'atténuer les risques d'inondation. Quant à Đông Nai et Ba Ria Vung, leurs altitudes respectives varient entre 2 et 10 m et entre 3 et 4 m au-dessus de la mer.

⁷⁵⁰ Entretien du 4 août 2017 avec Monsieur L., président de l'Association immobilière de Hô Chi Minh Ville.

en raison de la construction généralisée de nouveaux immeubles au bord de la rivière de Saigon⁷⁵¹.

L'imperméabilisation des sols est particulièrement liée à l'urbanisation intense et généralisée dans les grandes villes de la région. Dans les secteurs fortement urbanisés de Hô Chi Minh Ville, dans les districts centraux et péri-centraux, les risques d'inondation sont principalement liés à la stagnation des eaux pluviales⁷⁵². Ce constat correspond au résultat d'un rapport publié en 2011 du Centre de la lutte contre les inondations de Hô Chi Minh Ville, selon lequel les districts centraux représentent 60 % de la surface inondable de la ville-province⁷⁵³. Faute de données disponibles, les risques d'inondations dans les grandes villes des provinces voisines comme Thu Dầu Môt, Biên Hoa et Vung Tau restent difficilement mesurables. Les infrastructures d'évacuation des eaux, qui sont insuffisamment modernisées, se heurtent à une situation de surcharge sous l'effet d'une urbanisation intense et généralisée. Au rythme de l'avancement des fronts d'urbanisation, la planification publique, qui agit au service des promoteurs, est le facteur principal de la surcharge des infrastructures techniques. En l'absence de mesures efficaces de coordination par les autorités locales, le développement urbain rapide conduit non seulement à des problèmes techniques et matériels, mais aussi à l'accentuation des inégalités socio-économiques.

⁷⁵¹ Vachauda, Georges, Quertamp, Fanny, Phan, Thi San Hac, Trân, Ngoc Tiên Dung, Nguyên, Thông, Luu, Xuân Lộc, Nguyên, Anh Tuấn et Gratiot, Nicolas, « Flood-Related Risks in Ho Chi Minh City and Ways of Mitigation », *Journal of Hydrology*, 2018, 2, p. 3.

⁷⁵² Vachauda, Georges, Quertamp, Fanny, Phan, Thi San Hac, Trân, Ngoc Tiên Dung, Nguyên, Thông, Luu, Xuân Lộc, Nguyên, Anh Tuấn et Gratiot, Nicolas, « Flood-Related Risks in Ho Chi Minh City and Ways of Mitigation », *Journal of Hydrology*, 2018, 2, p. 4.

⁷⁵³ Đô, Tân Long, *Báo cáo về tình trạng ngập lụt TP HCM* [Rapport sur les inondations à Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, Centre de lutte contre les inondations, 2011, p. 15.

Illustration 88. L'inondation, un problème majeur reflétant l'insuffisance des infrastructures techniques de la région de Hô Chi Minh Ville



Sources : M. Duy, « Đại lộ Bình Dương ngập nặng sau cơn mưa lớn » [Le Boulevard de Binh Duong inondé à la suite d'une forte pluie], *Báo Bình Dương Online*, 20/07/2017 (photo 1) ; Văn Dũng, « Đồng Nai : Quốc lộ 51 ngập nặng, người dân Biên Hoà bì bõm lội nước đi làm » [Đồng Nai : la route nationale n° 51 inondée, les habitants de Biên Hoa vont au travail en nageant], *Việt Nam Mới*, 14/09/2017 (photo 2) ; Phạm Hữu, « « Phố nhà giàu » Thảo Điền không mưa cũng ngập, người người lội nước bì bõm » [En l'absence de fortes pluies, le quartier riche de Thao Điền quand même inondé, les habitants circulent en nageant], *Thanh Niên Online*, 09/10/2018 (photos 3 et 4) ; Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2 de Hô Chi Minh Ville.

Les inondations deviennent aujourd'hui un problème majeur remettant en question les stratégies de développement adoptées par les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville. Selon un responsable du service de gestion urbaine du district 2, un mécanisme de planification erroné et favorisant excessivement les promoteurs immobiliers, ce qui conduit à deux problèmes : la bétonnisation de terrains et la surcharge d'infrastructures. Dans le cas du district 2, la bétonnisation des terrains instables situés à proximité de la rivière de Saigon contribue à réduire la capacité de drainage du sol. Les réseaux intra-urbains du district 2 sont particulièrement insuffisants. La modification des schémas directeurs locaux autorisant la construction de zones urbaines nouvelles représente l'une des raisons principales de la surcharge des infrastructures du district 2. Dans le cas du sous-district Thao Điền, même si l'élargissement de rues préexistantes est quasiment impossible, le Comité populaire favorise la construction de nouveaux condominiums. L'aggravation des inondations et la surcharge des infrastructures de transport contribuent à détériorer le cadre de vie des habitants.

II. De l'éviction des populations « indésirables » à la ségrégation socio-spatiale, le coût social élevé de la métropolisation

La création de multiples projets immobiliers, en se combinant avec un développement insuffisant d'infrastructures techniques et sociales, génère des effets négatifs sur la population locale. Si les fronts d'urbanisation repoussent les habitants les plus pauvres vers les périphéries lointaines, l'implantation de zones urbaines nouvelles au sein d'un secteur peut conduire selon les cas à une ségrégation entre les habitants locaux et les nouveaux groupes de population. Même si les zones urbaines nouvelles permettent aujourd'hui de décongestionner partiellement les villes-centres de la région, le développement du secteur des logements sociaux et à prix abordable reste insuffisant.

Dans un premier temps, l'analyse se focalise sur l'éviction des populations pauvres par les fronts d'urbanisation et sur les conflits générés autour des opérations d'accaparement foncier. Dans la deuxième partie, nous nous interrogeons sur la question de la ségrégation socio-spatiale : sur l'écart de niveau de vie et d'accès aux services entre les habitants des zones urbaines nouvelles et les habitants locaux, et sur la discrimination socio-économique et culturelle envers les travailleurs migrants. La dernière partie analyse les faiblesses de la politique de développement des logements sociaux menée par les autorités locales. Si cette politique permet aujourd'hui de répondre aux besoins croissants des classes populaires, les complexes de logements sociaux se caractérisent par une qualité insuffisante de construction et par un manque d'équipements. Le secteur des logements sociaux est aujourd'hui de plus en plus menacé par la spéculation.

1. Les classes populaires face à l'avancement des fronts d'urbanisation : tensions, indemnités insuffisantes et déplacements forcés

L'accaparement foncier mené par les promoteurs conduit avant tout à la généralisation de tensions entre la population locale et les promoteurs, qui sont appuyés par les autorités locales. L'avancement des fronts d'urbanisation de la région de Hô Chi Minh Ville génère une série de conflits fonciers, dont une partie importante éclate dans le cadre de mégaprojets métropolitains. Les villes nouvelles, ainsi que les périphéries émergentes situées à proximité des pôles urbains de cette région, deviennent aujourd'hui le centre de gravité des conflits fonciers. Dans ce secteur, l'indemnisation peu coûteuse des terres agricoles permet aux promoteurs d'accaparer des ressources foncières importantes, ce qui assure la rentabilité de leurs projets immobiliers.

Le projet de la ville nouvelle de Thu Thiêm représente un cas emblématique illustrant les conséquences sociales de l'avancement des fronts d'urbanisation. La réalisation de ce mégaprojet a conduit au déplacement de plus de 60 000 habitants locaux (environ 15 000 familles) durant les années 2000⁷⁵⁴. Le processus d'indemnisation et de relogement des habitants de Thu Thiêm est truffé de problèmes juridiques, financiers et sociaux.

La délimitation erronée du projet a par exemple conduit à la récupération d'un terrain de plus de quatre hectares appartenant à quelques 320 familles⁷⁵⁵. Si le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville a reconnu le caractère erroné et irresponsable de cette opération, les logements et la vie socio-économique des familles concernées ont été définitivement détruits. Face à une contestation populaire croissante, l'État central intervient en envoyant une délégation pour inspecter l'affaire en 2018. Les actions menées par les habitants locaux et plus tard par l'État central ont conduit à la révélation de nouveaux problèmes juridiques dans ce mégaprojet.

Les mécanismes d'indemnisation employés dans le projet de Thu Thiêm fonctionnent au service des intérêts économiques de la ville-province et des promoteurs immobiliers, mais aux dépens des habitants locaux. Les opérations de récupération foncière menées durant les années 2000 se sont réalisées avec une grille tarifaire d'indemnisation de quelques dizaines de millions de dongs le mètre carré (entre 1 000 et 2 000 dollars le mètre carré). Le prix du mètre carré proposé par les promoteurs peut aujourd'hui atteindre plusieurs centaines de millions de dongs (plusieurs dizaines de milliers de dollars le mètre carré)⁷⁵⁶. La réalisation ralentie du projet de Thu Thiêm jusqu'au milieu des années 2010 a empêché les habitants locaux d'acheter de nouveaux logements dans les environs, ce qui les a contraint à s'installer dans les périphéries lointaines, voire dans les provinces voisines.

L'exaspération populaire a atteint son apogée en 2018, lors des réunions entre les dirigeants de Hồ Chí Minh Ville et les anciens habitants de Thu Thiêm (**illustration 89**). La municipalité, qui a déboursé plus de 20 000 milliards de dongs (plus de 1,3 milliard de

⁷⁵⁴ Harms, Erik, « Eviction Time in the New Saigon: Temporalities of Displacement in the Rubble of Development », *Cultural Anthropology*, 2013, 2, p. 345 ; T. Hiêu, Đ. Phú et N. Lê, « Giải quyết “điểm nóng” Thủ Thiêm : Báo cáo Thủ tướng những vấn đề người dân chưa đồng thuận » [Résoudre le « point noir » Thu Thiêm : rapport fait au Premier ministre sur le mécontentement de la population], *Thanh Niên Online*, 15/11/2018.

⁷⁵⁵ Hồng Hạnh, « Sai phạm ở Thủ Thiêm, 321 hộ dân bị giải tỏa oan » [Problèmes à Thu Thiêm, éviction à tort de 321 familles], *Thanh Niên Online*, 05/12/2018.

⁷⁵⁶ Les habitants de Thu Thiêm réclament de nouvelles indemnisations correspondant aux prix fonciers du marché. L'indemnisation d'un secteur périphérique de Thu Thiêm dans les années 2000 s'est élevée à 18 millions de dongs du mètre carré (plus de 1 000 dollars). En 2018, les terrains récupérés ont été transformés en projets immobiliers dont le prix du mètre carré est de 350 millions de dongs (plus 15 000 dollars).

dollars) dans les années 2000 pour récupérer les terrains de Thu Thiêm⁷⁵⁷, n'est plus en mesure de répondre aux revendications financières des habitants locaux. Les promoteurs immobiliers sont aujourd'hui sortis gagnants de cette affaire. Dans le cas de Thu Thiêm, les politiques tolérant la spéculation et l'accaparement foncier ne fonctionnent plus en faveur des autorités locales, ce qui remet en cause leurs liens d'alliances avec les promoteurs.

Le mégaprojet de Thu Thiêm, ainsi que celui de la ville nouvelle de Binh Duong, se caractérisent également par un manque de transparence dans le domaine du relogement des habitants indemnisés. Les familles indemnisées dans le cadre du mégaprojet du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong doivent recevoir du Comité populaire des terrains dans une nouvelle zone de relogement. Néanmoins, le processus de relogement se heurte à plusieurs difficultés. D'une part, les indemnisations des terres agricoles payées dans les années 2000, en général de l'ordre de 30 000 à 60 000 dongs le mètre carré (de deux à quatre dollars le mètre carré), n'ont pas permis aux habitants locaux d'acheter de nouveaux terrains, qui coûtent aujourd'hui plusieurs dizaines de millions le mètre carré. D'autre part, plusieurs projets de relogement restent aujourd'hui inachevés⁷⁵⁸. Les habitants locaux, pris en otage à la fois par l'immobilisme des autorités et par la croissance rapide des prix fonciers, ont perdu leurs logements et leurs moyens de vie.

Dans le cas de Thu Thiêm, un secteur de 160 ha était censé d'être aménagé par la municipalité de Hồ Chí Minh Ville pour accueillir les habitants délogés dès 1996⁷⁵⁹. Selon ce plan, des projets de relogement devaient être développés dans un secteur de Thu Thiêm, ce qui permettait d'éviter de déplacer les familles indemnisées vers les périphéries lointaines. Selon les schémas directeurs locaux élaborés par la ville-province, seulement 41 ha ont été planifiés pour la construction de projets de relogement. Le dysfonctionnement du département chargé de la planification urbaine peut être à l'origine de ce problème, ce qui n'empêche pas d'envisager la possibilité d'actes de corruption de la part de certains fonctionnaires.

La municipalité a attribué 145 ha de terrains appartenant au secteur du relogement à 51 promoteurs qui y construisent des projets immobiliers, des immeubles de bureaux et des

⁷⁵⁷ VnEconomy, « Tiền bồi thường Thủ Thiêm là bao nhiêu ? » [Quel est le montant déboursé pour les indemnisations du projet de Thu Thiêm ?], <http://vneconomy.vn/dia-oc/tien-boi-thuong-thu-thiem-la-bao-nhieu-2009070102074150.htm>, consulté le 01/03/2019.

⁷⁵⁸ Équipe de journalistes BĐ-PL, « Năm 2019 người dân được cấp nền tái định cư » [En 2019, les habitants délogés seront attribués de terrains de relogement], *Báo Bình Dương Online*, 29/11/2017.

⁷⁵⁹ Décision 367/TTg/1996, Décision 367 du Premier Ministre sur l'approbation du projet de la zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm (district de Thu Đức, Hồ Chí Minh Ville).

centres de loisirs⁷⁶⁰. Le Comité populaire a proposé des terrains situés dans les autres districts aux familles indemnisées, afin de remplacer ceux qui ont été attribués aux promoteurs privés⁷⁶¹. Le déplacement forcé des familles dans des zones de relogement s'éparpillant dans différents districts s'oppose à la promesse originelle du Comité populaire. Si la légitimité de la municipalité s'érode avec des soupçons de corruption et d'abus de pouvoir, un groupe d'intérêts peut être derrière la municipalité dans cette affaire. Une alliance entre le Comité populaire et les acteurs économiques peut-elle cacher des pratiques de corruption ?

Illustration 89. L'affaire de Thu Thiêm, entre l'immobilisme de la municipalité et la mobilisation populaire des habitants expropriés



1. Une habitante devant son logement exproprié au début des années 2010 dans le cadre du projet de Thu Thiêm

2. Une réunion entre les représentants des familles expropriés de Thu Thiêm et les dirigeants de Hồ Chí Minh Ville en 2018

Sources : Équipe de journalistes de Thanh Niên, « Sai phạm Thủ Thiêm : UBND TP.HCM xin lỗi người dân » [L'affaire de Thu Thiêm : le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville s'excuse auprès des habitants expropriés], *Thanh Niên Online*, 21/09/2018 (photo 1) ; Phạm Chí Dũng, « Vụ Thủ Thiêm có trở thành đại án quốc gia ? » [L'affaire de Thu Thiêm : un procès national ?], *VOA Tiếng Việt*, 11/09/2018 (photo 2).

L'affaire de Thu Thiêm a attiré une attention particulièrement importante de l'opinion publique en raison non seulement de la gravité des actes de corruption commis par certains fonctionnaires mais également d'une revendication populaire forte. Face à l'érosion de leur légitimité, l'État et la municipalité s'engagent, dans les discours officiels, à régler cette affaire. Si la mise en lumière des actes de corruption commis par certains fonctionnaires attire de plus en plus l'opinion publique, la revendication de la part des habitants expropriés pour une indemnisation juste se trouve dans l'impasse faute de capacités de financement de la ville-province. Aujourd'hui, certains habitants de Thu Thiêm continuent à vivre dans leurs logements partiellement expropriés, en attendant de nouvelles mesures de relogement (photo 1).

⁷⁶⁰ Quốc Anh, « TPHCM quyết "số phận" khu 4,3 ha ngoài ranh quy hoạch Thủ Thiêm » [Décision de Hồ Chí Minh Ville sur le sort du secteur de 4,3 ha situé à l'extérieur du projet de Thu Thiêm], *Dân Trí Online*, 09/12/2018.

⁷⁶¹ T. Hiếu, Đ. Phú et N. Lê, « Giải quyết "điểm nóng" Thủ Thiêm : Báo cáo Thủ tướng những vấn đề người dân chưa đồng thuận » [Résoudre le "point noir" Thu Thiêm : rapport fait au Premier ministre sur le mécontentement de la population], *Thanh Niên Online*, 15/11/2018.

L'éviction des populations pauvres et vulnérables devient aujourd'hui un phénomène de plus en plus présent dans la région de Hô Chi Minh Ville. Si cette pratique est menée par les autorités publiques sous le prétexte de l'accélération des projets de développement, le relogement se caractérise par plusieurs lacunes. Des indemnités insuffisantes à l'immobilisme des autorités dans l'aménagement des zones de relogement, en passant par les pratiques potentiellement corrompues de certains fonctionnaires, la vie socio-économique des habitants relogés a été définitivement brisée. À l'achèvement des zones urbaines nouvelles, de nouveaux habitants, majoritairement issus de la classe moyenne et moyenne supérieure, s'installent dans les périphéries autrefois populaires. La ségrégation socio-spatiale entre cette population et les habitants locaux est aujourd'hui l'un des enjeux du développement des grandes villes de la région de Hô Chi Minh Ville.

2. L'urbanisme de projet, un facteur générateur de ségrégation socio-spatiale au sein des périphéries émergentes

L'implantation des projets immobiliers conduit à une évolution en profondeur de la structure socio-économique du milieu d'accueil. L'arrivée de nouveaux habitants, généralement issus de la classe moyenne et moyenne supérieure, ne conduit guère à une mixité sociale avec la population locale, en raison de l'aménagement spatial spécifique des projets immobiliers. Les zones urbaines nouvelles, allant des projets de maisons-compartiments aux condominiums, s'isolent du reste du secteur résidentiel préexistant.

Premièrement, les promoteurs tendent à isoler les zones urbaines nouvelles du reste d'un quartier par des formes de séparation matérielle. Les murs, les postes de garde, les caméras de surveillance, ainsi que les canaux et les murs végétaux entourent les zones urbaines nouvelles et sont présentés comme les seuls moyens de donner un cadre de vie prestigieux et un environnement sécurisé à leurs habitants. L'accès humain à une zone urbaine nouvelle est également contrôlé par des gardiens, qui ne laissent passer que des personnes détenant une carte délivrée par la résidence. Le sas matériel et humain établi à l'encontre des populations étrangères, qui sont considérées comme nuisibles voire dangereuses, contribue à dégrader l'image des quartiers populaires en périphérie des zones urbaines nouvelles.

En contrepartie, les habitants des zones urbaines nouvelles doivent payer des charges d'entretien et de sécurité, qui varient de quelques centaines de milliers à plusieurs millions

de dongs⁷⁶². En 2018, le revenu mensuel moyen d'un habitant de Hô Chi Minh Ville s'élève à dix millions de dongs (plus de 450 dollars), contre cinq millions de dongs pour la moyenne nationale (plus de 200 dollars)⁷⁶³. Représentant de 10 à 50 % du revenu mensuel moyen d'un habitant de la ville-province, les charges mensuelles deviennent le premier facteur filtrant la clientèle des projets immobiliers⁷⁶⁴. Les complexes de maisons-compartiments modernisées, de condominiums et de villas de standing sont principalement destinés à la classe moyenne supérieure de la population de la région de Hô Chi Minh Ville. Si les dispositifs de surveillance renforcent la séparation matérielle entre les zones urbaines nouvelles et les quartiers préexistants, les prix immobiliers et les charges élevées constituent un obstacle financier contraignant l'accès à ce type de logement par les classes modestes.

La séparation entre les zones urbaines nouvelles et les quartiers voisins est également culturelle et sociale. Ces premières offrent à leurs habitants des équipements sportifs, des espaces verts et de loisir, ainsi que des services de ménage dans le cas de certains complexes de standing. Ce mode résidentiel, aussi confortable que coûteux, se démarque de celui des quartiers de ruelles où les nuisances sonores, la pollution, la congestion et la pénurie d'infrastructures sont problématiques. Depuis ces dernières années, les autorités cherchent à promouvoir, par le biais de discours officiels et de campagnes de propagande, un cadre de vie moderne, civique et humain. Le mode de vie des habitants des zones urbaines nouvelles répond-t-il à l'attente des autorités publiques ? Alors que le cadre matériel des zones urbaines nouvelles assure la civilité, la propreté et la sécurité de leurs habitants, les dispositifs de ségrégations spatiales contribuent pourtant à briser les liens humains et sociaux avec le milieu préexistant.

⁷⁶² Le montant des charges d'entretien et de sécurité représente également un élément de prestige d'une zone urbaine nouvelle. Les habitants d'un condominium de moyenne gamme doivent par exemple payer une charge mensuelle allant d'un à deux millions de dongs (un peu moins de 100 dollars). Dans certains complexes de villas de standing, cette somme peut dépasser les cinq millions de dongs (plus de 200 dollars).

⁷⁶³ Quang Thắng, « Người lao động ở TP.HCM nhận lương cao nhất, bình quân 120 triệu/năm » [Les habitants de Hô Chi Minh Ville sont les mieux rémunérés avec un salaire annuel moyen de 120 millions de dongs], *Zing News*, 06/03/2018.

⁷⁶⁴ À l'exception de certains complexes de standing, le prix des logements construits dans le cadre des projets immobiliers reste comparable au niveau du marché local. Si un appartement de moyenne gamme coûte aujourd'hui entre 1,5 à 3 milliards de dongs (de 75 000 à 150 000 dollars en 2019), le prix d'une maison-compartiment située dans un district péricentral de Hô Chi Minh Ville peut s'élever à plus de cinq milliards de dongs (240 000 dollars en 2019). À ces prix, les habitants issus des couches populaires ne peuvent pas accéder à la propriété, ni dans les zones urbaines nouvelles ni dans les secteurs au développement autoproduit.

Illustration 90. La mixité paysagère au sein des secteurs émergents de la région de Hô Chi Minh Ville, l'exemple du district péricentral de Binh Thanh (Hô Chi Minh Ville)



1. La séparation entre City Garden, un condominium de standing, et les habitats préexistants à développement autoproduit

2. Un segment de la ligne 1 de métro de Hô Chi Minh Ville traversant un secteur densément peuplé

3. La proximité entre les habitats précaires au bord de canaux, la ligne 1 de métro et les zones urbaines nouvelles (le condominium City Garden en arrière-plan)

4. Les habitats précaires au bord de canaux à proximité de la zone urbaine nouvelle Vinhomes Central Park

Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2018 (photos 1, 2, 3) et en 2019 (photo 4).

L'évolution du tissu bâti du district de Binh Thanh représente un cas emblématique montrant la coexistence de plusieurs formes urbaines au sein d'un territoire en fort développement. Situé à proximité du centre-ville historique de Hô Chi Minh Ville, Binh Thanh accueille aujourd'hui de nombreuses zones urbaines nouvelles. Certains projets immobiliers, comme ceux de City Garden et Vinhomes Central Park s'emparent de secteurs situés à proximité de la rivière de Saigon et des canaux, qui hébergent toujours des secteurs d'habitats précaires. La juxtaposition entre les nouvelles formes urbaines et les habitats précaires met en évidence la séparation spatiale au sein du district de Binh Thanh. Au rythme de l'avancement des zones urbaines nouvelles et des infrastructures (comme la ligne 1 de métro), les secteurs au développement autoproduits se rétrécissent progressivement.

Les périphéries métropolitaines se heurtent aujourd'hui à une précarisation des populations les plus défavorisées : les travailleurs migrants, les ouvriers de zones industrielles et les habitants des quartiers insalubres. Le contraste socio-économique entre cette population et les habitants issus de la classe moyenne est particulièrement net au niveau de l'accès au logement. Les travailleurs informels et les migrants s'installent majoritairement dans des logements locatifs. Dans les grandes villes comme Hanoi et Hô Chi Minh Ville, plus de 60 % des migrants vivent dans des dortoirs locatifs en 2009⁷⁶⁵. Les prix abordables et la proximité des bassins d'activités et d'emplois (zones industrielles, districts fortement peuplés) représentent les deux motifs principaux du choix du logement chez les migrants⁷⁶⁶. Majoritairement tenus par les particuliers, les dortoirs locatifs se caractérisent par des qualités aléatoires de construction et d'équipements, ce qui aggrave la précarité résidentielle de leurs locataires (**encadré 18**).

Le contraste paysager entre les quartiers de ruelles à forte présence de dortoirs locatifs et les complexes résidentiels récents et soigneusement planifiés devient aujourd'hui un marqueur spatial des périphéries métropolitaines de la région de Hô Chi Minh Ville. La coexistence entre les dortoirs locatifs, où règne les problèmes de précarité résidentielle, et zones urbaines nouvelles illustre une ségrégation socio-spatiale accrue dans les villes de cette région. Spatialement juxtaposé et économiquement et socialement déconnecté, le développement croissant de ces deux formes urbaines met en évidence le caractère fragmentaire, ségrégationniste et inégalitaire de la métropolisation.

⁷⁶⁵ Samad, Taimur, Hoang, Hoa Thi, Brhane, Meskerem, Mcvitty, Josephine Elizabeth *et al.*, *Vietnam - Affordable Housing: a Way Forward*, Washington D. C., World Bank Group, 2015, p. 28.

⁷⁶⁶ Ahmed, Iftekhar, Sager, Jalel et Vu, Cuong Lê, « Sustainable Low-Income Urban Housing in Vietnam: Context and Strategies », *Open House International*, 2010, 35, p. 59 ; Samad, Taimur, Hoang, Hoa Thi, Brhane, Meskerem, Mcvitty, Josephine Elizabeth *et al.*, *Vietnam - Affordable Housing: a Way Forward*, Washington D. C., World Bank Group, 2015, p. 28.

Encadré 18. Les conditions résidentielles des travailleurs migrants, l'exemple du groupe d'ouvriers logés dans le dortoir X dans le sous-district Linh Xuân, district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville

Majoritairement originaires de Nghê An et de Ha Tinh (ces provinces situées dans le Centre-Nord du pays comptent parmi les plus pauvres du Vietnam), les habitants du dortoir X, situé dans le sous-district Linh Xuân sont principalement employés dans les zones industrielles de Binh Duong et du district de Thu Đức.

Ces travailleurs migrants vivent parfois à quatre dans des studios de 15 à 20 m². Le dortoir compte au total dix studios, dont quatre sont habités par des familles avec enfants et six par des colocations. Situé au fond d'une ruelle étroite et donc à l'abri des problèmes de nuisance sonore, ce dortoir est menacé par des problèmes d'inondation lors des périodes de fortes pluies et par la stagnation des eaux usées, liée à l'insuffisance des infrastructures de canalisation. Les studios du dortoir sont relativement bien aménagés : chaque logement est équipé d'une toilette et d'une mezzanine. La plupart des ouvriers interrogés sont satisfaits du niveau d'équipement de ce dortoir et contents de payer un loyer mensuel allant de 800 000 à 1,2 million de dongs (de 30 à 45 euros). Certains locataires ont l'intention de rester de manière durable dans ce dortoir. Majoritairement employés dans les zones industrielles, les locataires gagnent en moyenne de 7 à 10 millions par mois (entre 250 et 350 euros), ce qui leur permet de supporter le loyer, qui dépasse légèrement la moyenne du quartier.

Dans les dortoirs voisins, il y a une concentration importante de migrants employés dans le secteur informel. La plupart de ces locataires exercent des métiers de vendeur ambulant et de collecteur de déchets recyclables. Ces migrants vivent de quatre à six dans des studios d'une quinzaine de mètres carrés. Le niveau d'équipement et la qualité de construction de ces dortoirs sont largement inférieurs au dortoir X, ce qui donne des loyers plus bas, allant de 500 000 à un million de dongs (entre 20 et 40 euros). Dans certains dortoirs visités, plusieurs studios partagent des toilettes et les problèmes sanitaires (eaux stagnantes, présence d'animaux nuisibles, odeurs désagréables...) sont omniprésents. Le marché du logement locatif semble segmenté, entre les dortoirs destinés aux ouvriers de zones industrielles procurant des salaires stables et ceux où se concentrent des travailleurs informels précaires. Si plusieurs ouvriers ont l'intention de rester de manière durable dans le dortoir X, en raison de son bon niveau d'équipement, les migrants informels cherchent principalement des studios à loyer bon marché, ce qui les conduit à changer de domicile de manière régulière.

Par ailleurs, les carrières d'ouvriers dans les zones industrielles sont particulièrement instables. Les ouvriers employés dans les zones industrielles peuvent être licenciés à tout moment. Selon les témoignages de certains locataires interrogés, les entreprises ont tendance de licencier les ouvriers de plus de 40 ans, puisque ces derniers ne s'adaptent plus aux tâches physiquement lourdes dans les usines manufacturières. Face à ces risques, alors qu'une partie des ouvriers tendent à retourner à la campagne, les autres changent de métier de manière régulière. Certains ouvriers ont même fait venir en ville leurs familles. Faute de capacité de financement pour acheter des biens immobiliers à Hô Chi Minh Ville, des familles nombreuses s'entassent dans des studios, ce qui conduit à des problèmes de manque d'espace et d'équipements. Contraint à la fois par l'instabilité professionnelle et l'impossibilité d'acheter des biens immobiliers, les conditions résidentielles chez certains travailleurs migrants se dégradent continuellement.

Sources : Entretien du 2 mars 2015 avec les habitants d'un dortoir ouvrier du sous-district Linh Xuân, district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville.

Illustration 91. La mosaïque sociale au sein des périphéries émergentes de la région de Hô Chi Minh Ville



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2019.

Sous l'effet de l'avancement des fronts d'urbanisation, les quartiers précaires deviennent-ils une cible des promoteurs immobiliers ? Le renouvellement urbain par le biais de projets immobiliers conduit à une revalorisation des ressources foncières, ce qui attire de nouveaux habitants, aisés et adeptes des complexes modernes et sécurisés. D'ailleurs, la délocalisation progressive des zones industrielles vers les périphéries lointaines peut libérer de nouveaux terrains constructibles, tout en privant les travailleurs migrants de leurs emplois. La combinaison entre l'avancement de l'urbanisme de projet et la politique de délocalisation des zones industrielles réunit les conditions nécessaires pour l'éviction des populations précaires des périphéries métropolitaines. Si l'urbanisme de projet produit des

effets d'homogénéisation sociodémographique à l'échelle locale, une nouvelle configuration centre-périphérie émerge sous l'effet de l'éviction des populations précaires. Les stratégies métropolitaines, qui s'appuient de moins en moins sur l'industrialisation, produisent de nouveaux modes d'organisation socio-spatiale, ségrégationnistes et inégalitaires.

3. De premières politiques sociales : un succès en trompe-l'œil du modèle de logements sociaux ?

Les plans des zones industrielles n'obligent pas systématiquement les promoteurs de construire des dortoirs ouvriers et les équipements associés. À partir de la mise en place de nouvelles régulations exigeant l'inclusion des logements ouvriers dans les zones industrielles, 63 projets de dortoirs collectifs ont été construits et mis en service dans les années 2010 à l'échelle de tout le pays⁷⁶⁷. Malgré les initiatives de l'État visant à encadrer le secteur du logement locatif (les lois sur le logement de 2005 et de 2015), les dortoirs ouvriers tenus par les particuliers se caractérisent par plusieurs problèmes allant de constructions de mauvaise qualité au manque d'équipements⁷⁶⁸.

Dans l'objectif de développer des projets de logements à prix abordable, l'État a injecté, dans le cadre du pacte de relance économique de 2013, 30 000 milliards de dong (1,4 milliard de dollars en 2013) sous forme de prêts avantageux dans le secteur de l'immobilier. Bénéficiant de cette nouvelle source de financement, les promoteurs se lancent de plus en plus dans le développement de nouveaux complexes résidentiels destinés à la classe modeste⁷⁶⁹. Les initiatives de l'État central se heurtent néanmoins à plusieurs limites. Premièrement, l'inclusion des projets de logements ouvriers dans les zones industrielles (63 projets achevés dans les années 2010) ne permet guère d'assouvir la totalité des demandes des ouvriers⁷⁷⁰. Deuxièmement, le marché du logement à prix abordable est de plus en plus touché par la spéculation, ce qui rend difficile l'accès à la propriété pour les classes modestes.

À partir des années 2000, Hồ Chí Minh Ville, Đông Nai et Binh Duong se lancent dans l'élaboration de nouvelles stratégies visant à développer le secteur du logement social.

⁷⁶⁷ Samad, Taimur, Hoang, Hoa Thi, Brhane, Meskerem, Mcvitty, Josephine Elizabeth *et al.*, *Vietnam - Affordable Housing: a Way Forward*, Washington D. C., World Bank Group, 2015, p. 28.

⁷⁶⁸ Samad, Taimur, Hoang, Hoa Thi, Brhane, Meskerem, Mcvitty, Josephine Elizabeth *et al.*, *Vietnam - Affordable Housing: a Way Forward*, Washington D. C., World Bank Group, 2015, p. 28.

⁷⁶⁹ Entretien du 27 août 2018 avec Monsieur N., cadre supérieur à la société immobilière Phu Cuong (entretien co-organisé avec Hoang Tung VU et Truc Quynh ĐOAN).

⁷⁷⁰ En 2014, les ouvriers employés dans les zones industrielles étaient 2,2 millions, répartis dans les 295 zones industrielles du Vietnam.

L'objectif des autorités est double : atténuer la pénurie d'offres de logements à prix abordable et résoudre la précarité résidentielle chez les travailleurs migrants. Les provinces s'engagent dans l'élaboration de nouveaux modèles de logement ouvrier, dans lequel Binh Duong est devenu aujourd'hui la première référence (**illustration 92**).

En 2011, Becamex, chargé par le Comité populaire de Binh Duong, a élaboré le premier programme officiel visant à développer un modèle de logement social et à le généraliser dans les districts industrialisés⁷⁷¹. Fin 2014, la province a lancé plus de 75 projets de logements sociaux, alors que son parc résidentiel n'a compté que 132 projets immobiliers à but commercial⁷⁷². Représentant plus de 30 % de l'ensemble des projets immobiliers de Binh Duong, le développement rapide du secteur du logement social dès 2011 a montré la volonté du Comité populaire dans la résolution des problèmes sociaux.

Le rôle concepteur de Becamex dans le développement des logements sociaux de Binh Duong est fondamental. Considérée par les dirigeants de Becamex comme une mission à la fois politique et sociale, la réalisation du programme de développement des logements sociaux de Becamex doit également prendre en compte les objectifs économiques et budgétaires exigés par la province⁷⁷³.

Ces logements se caractérisent avant tout par une simplicité et une compacité spatiale et architecturale, ce qui permet de les mettre sur le marché provincial à un prix concurrentiel. Construits sous forme des condominiums de hauteur moyenne (moins de six étages), les complexes de logements sociaux de Becamex comprennent des appartements de 30 m². Grâce à la construction systématique d'une mezzanine de 10 m² à l'intérieur de chaque appartement, la surface réelle occupée par chaque logement n'est que 20 m². Ce mode d'organisation spatiale a permis à Becamex non seulement de remplir les normes de construction imposée par la province⁷⁷⁴, mais aussi d'économiser des ressources foncières.

⁷⁷¹ Becamex, *Đề án xây dựng nhà ở an sinh xã hội Becamex (giai đoạn 1 : 2011-2015)* [Programme de développement du modèle de logements sociaux Becamex (phase 1 : 2011-2015)], Thu Dầu Môt, publications de Becamex, 2011, 80 p.

⁷⁷² Centre de recherche sur l'habitat et sur l'immobilier de Binh Duong, *Chương trình phát triển nhà ở tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030* [Programme de développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publications du Comité populaire de Binh Duong, 2014, p. 31.

⁷⁷³ Entretien du 20 juin 2017 avec Monsieur H., architecte en chef de Becamex.

⁷⁷⁴ Dans la lutte contre les problèmes de précarité résidentielle, le Comité populaire de Binh Duong a imposé plusieurs réglementations visant à assurer une qualité adéquate pour les logements. En parallèle d'une présence obligatoire d'infrastructures techniques de base, la superficie utilisable d'un logement doit être supérieure à 30 m², d'où vient la construction systématique d'une mezzanine de 10 m² dans les logements sociaux de Becamex.

Illustration 92. Le modèle de logement social de Becamex



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2017 (photos 1, 2 et 4) et en 2018 (photo 3).

L'architecture des logements sociaux de Becamex est également simplifiée avec l'utilisation des matériaux de construction abordables et l'absence de toute décoration intérieure⁷⁷⁵. Les logements sociaux de Becamex, simples et compacts, représentent un modèle intermédiaire entre les dortoirs ouvriers privés et les condominiums bon marché⁷⁷⁶.

La spécificité du modèle élaboré par Becamex se trouve également dans l'organisation des liens spatiaux et fonctionnels entre les complexes résidentiels et le milieu

⁷⁷⁵ Les éléments architecturaux des logements construits par Becamex sont extrêmement simplifiés. La peinture de couleur unique et l'utilisation du carrelage de sol intérieur bon marché permettent de réduire considérablement le coût de construction. L'emploi de portes d'entrée et de grilles de fenêtre en fer laminé, simples et solides, s'inscrit également dans cette logique d'économie et permet, selon les responsables de Becamex, d'assurer la sécurité des appartements.

⁷⁷⁶ Entretien du 20 juin 2017 avec Monsieur H., architecte en chef de la société Becamex ; Entretien du 29 juin 2017 avec Monsieur H., cadre et responsable du département des logements sociaux de Becamex.

d'accueil. À l'intérieur d'un complexe de logement social, les appartements situés au rez-de-chaussée sont destinés à la fois à la fonction résidentielle et à celle de commerce, alors que les trottoirs sont occupés par les restaurants et les cafés. En parallèle de ces services de proximité, les complexes de logement social sont également dotés de parkings collectifs, d'écoles maternelles et d'espaces verts. Tous les projets développés par Becamex se trouvent à proximité des pôles industriels de la province (les districts de Thuân An, de Bêñ Cat et la ville nouvelles de Binh Duong) afin de faciliter la mobilité professionnelle de leurs habitants, qui travaillent pour la plupart dans les zones industrielles.

Le caractère abordable représente la dernière caractéristique des logements sociaux de Becamex. Au prix unitaire de 100 millions de dongs (moins de 5 000 dollars en 2018), ces logements sont accessibles aux habitants issus de la classe populaire. Avec plus de 7 000 appartements achevés en 2017, les 37 projets développés par Becamex vont introduire plus de 64 000 nouveaux logements sur le marché immobilier de Binh Duong⁷⁷⁷. Le développement réussi de ce programme ambitieux permet non seulement de résoudre les problèmes de précarité résidentielle, de déconcentrer les zones périurbaines densément peuplées, mais aussi d'appuyer l'industrialisation de Binh Duong. Si les points forts semblent multiples, plusieurs faiblesses ont cependant été identifiées, ce qui remet en cause la durabilité de ce modèle.

Premièrement, les projets de logement social de Becamex sont de plus en plus menacés par la spéculation. L'existence de pratiques de passe-droit et de contournement des dossiers de candidatures a été confirmée lors des enquêtes réalisées auprès des responsables et des habitants locaux⁷⁷⁸. En l'absence de données officielles et vérifiées, la gravité de ces pratiques reste difficilement mesurable.

Les réglementations élaborées par Becamex interdisent à un candidat d'acheter plusieurs appartements et toute revente sur une période de cinq ans à partir de la date de la transaction. Selon le témoignage de certains habitants, les acheteurs-spéculateurs ont engagé plusieurs personnes pour créer plusieurs dossiers de candidatures. Si les dossiers restent tout de même en règle, les logements vendus sont en réalité possédés par des acheteurs-spéculateurs. Afin de contourner les réglementations de Becamex, ces derniers ont élaboré

⁷⁷⁷ Entretien du 29 juin 2017 avec Monsieur H., cadre et responsable du département des logements sociaux de Becamex.

⁷⁷⁸ Entretien du 4 juillet 2017 avec Monsieur N., cadre et responsable du complexe de logements sociaux de Đinh Hoa de Becamex (ville nouvelle de Binh Duong, province de Binh Duong) ; Entretien du 4 juillet 2017 avec Monsieur N., cadre et responsable du complexe de logements sociaux de Hoa Loi de Becamex (ville nouvelle de Binh Duong, province de Binh Duong) ; Entretien du 11 juillet 2017 avec Madame N., habitante du complexe de logements sociaux de Hoa Loi (ville de Thu Dâu Môt, province de Binh Duong).

une nouvelle stratégie pour rentabiliser les logements sociaux. Certains appartements sont transformés en logements locatifs qui hébergent plusieurs personnes. Au bout de la période de cinq ans à compter de la date de la transaction, les logements seront ensuite revendus aux acheteurs particuliers.

Dans le cas du projet de Hoa Loi (achevé en 2014, interdictions de revente valables jusqu'en 2019), les propriétaires ont commencé dès 2018 à revendre leurs biens. Selon les données recensées par la plateforme batdongsan.com.vn⁷⁷⁹, le prix d'un appartement varie entre 120 et 160 millions de dongs (de 5 300 à 7 000 dollars en 2018) contre un prix originel de 100 millions de dongs (4 600 dollars en 2014). Quant aux appartements situés au rez-de-chaussée, les prix varient entre 1 et 1,4 milliard de dongs (44 000 à 62 000 dollars en 2018), soit une augmentation de plus de 100 % par rapport au prix originel de 500 millions de dongs (23 000 dollars en 2014). Les stratégies de contournement employées par les spéculateurs contribuent à rendre l'accès au logement de plus en plus difficile pour les classes les plus modestes. Malgré le cadre juridique élaboré par Becamex dans le but d'empêcher les pratiques spéculatives, l'échec des complexes de logement social de Binh Duong montre l'impuissance des autorités de Binh Duong à faire face à la spéculation. Les complexes de logement social construits par Becamex sont également marqués par de nombreuses faiblesses, principalement liées à la qualité de construction et aux infrastructures techniques.

Les complexes de logement social de Becamex se caractérisent par une dégradation accélérée du bâti, des équipements techniques et du cadre de vie. La détérioration du réseau viaire, des espaces verts et le dysfonctionnement des services d'assainissement représentent les problèmes principaux des logements sociaux de Becamex. Si certains problèmes trouvent leurs origines dans une qualité insuffisante de construction, la dégradation de ces zones urbaines est en réalité liée au désengagement progressif de Becamex de son rôle de gestionnaire. Becamex prend en charge la gestion de la vie locale et l'entretien des équipements collectifs durant les premières années, avant de déléguer ces responsabilités aux comités de quartier. Si la société maintient sa présence dans ces zones urbaines, son rôle se réduit progressivement à celui d'un intermédiaire entre les habitants locaux, les comités populaires de sous-district et d'autres partenaires⁷⁸⁰.

⁷⁷⁹ Bất Động Sản Online, « Bán căn hộ chung cư tại Nhà ở xã hội Becamex Hòa Lợi » [Ventes d'appartements du complexe de logements sociaux Becamex Hoa Loi], <https://batdongsan.com.vn/ban-can-ho-chung-cu-nha-o-xa-hoi-becamex-hoa-loi>, consulté le 02/03/2019.

⁷⁸⁰ Entretien du 4 juillet 2017 avec Monsieur N., cadre et responsable du complexe de logements sociaux de Đinh Hoa de Becamex (ville nouvelle de Binh Duong, province de Binh Duong) ; Entretien du 4 juillet 2017 avec Monsieur N., cadre et responsable du complexe de logements sociaux de Hoa Loi de Becamex (ville

Lors des enquêtes réalisées en 2017 dans le complexe de Hoa Loi (en périphérie de la ville nouvelle de Binh Duong, achevé en 2014), plusieurs problèmes ont été identifiés. Certains logements visités sont aujourd'hui dans un mauvais état (fissures sur le mur, taches de moisissure, dysfonctionnement des équipements sanitaires). Les parties communes et les infrastructures techniques connaissent les premiers signes de dégradation. Les services d'assainissement sont également insuffisants. Le ramassage d'ordures ménagères est insuffisant, ce qui conduit à l'émergence de problèmes sanitaires, alors que plusieurs locaux techniques semblent abandonnés. L'odeur des ordures ménagères et la présence d'animaux nuisibles (mouches, cafards, rats) sont également enregistrées, ce qui s'ajoute à la dégradation matérielle de cette zone urbaine.

Face à ces défis matériels, les dirigeants de Becamex ont même reconnu le caractère peu durable de ce modèle. Comme les complexes de logement social de Binh Duong ont vocation à être utilisés pour une période de moins de 20 ans, avant d'être remplacés par d'autres projets immobiliers⁷⁸¹, Becamex doit trouver des mesures de court terme pour résoudre les problèmes existants⁷⁸². La production en masse de logements sociaux, permettant à Becamex d'achever les missions sociales confiées par la province, peut devenir contre-productive. De la formation de nouvelles zones urbaines insalubres au mécontentement des habitants locaux, les conséquences sont multiples, ce qui remet en cause les programmes politiques et sociaux menés par Binh Duong-Becamex.

Le cas emblématique des logements sociaux de Binh Duong illustre le caractère peu durable des initiatives locales dans la lutte contre la précarité résidentielle. Pourtant, le modèle conçu par Becamex est considéré aujourd'hui comme une réussite exceptionnelle, qui inspire les autres provinces. Le Comité populaire de Đông Nai a autorisé en 2014 la construction de 48 projets de logements sociaux (plus de 200 ha), qui vont introduire plus de 21 000 nouveaux logements dans le marché provincial⁷⁸³. Quant à Hồ Chí Minh Ville, son parc de logements sociaux compte aujourd'hui moins de 8 000 unités achevées et plus de 10 000 en construction⁷⁸⁴. Ces efforts ne parviennent pas à répondre aux demandes en

nouvelle de Binh Duong, province de Binh Duong) ; Entretien du 11 juillet 2017 avec Madame N., habitant du complexe de logements sociaux de Hoa Loi (ville de Thu Dầu Môt, province de Binh Duong).

⁷⁸¹ Entretien du 20 juin 2017 avec Monsieur H., architecte en chef de la société Becamex.

⁷⁸² Entretien du 29 juin 2017 avec Monsieur H., cadre et responsable du département des logements sociaux de Becamex.

⁷⁸³ Hương Giang, « 36 dự án nhà ở xã hội chưa được triển khai » [36 projets de logements sociaux n'ont pas été lancés], *Báo Đông Nai Online*, 21/10/2018.

⁷⁸⁴ Bảo Chương, « Chương trình nhà ở xã hội TPHCM : Cần nhiều cơ chế đột phá » [Le programme de développement des logements sociaux de Hồ Chí Minh Ville : nécessité de nouveaux mécanismes innovants], *CafeF*, 04/01/2017.

logements à prix abordable d'une métropole qui compte aujourd'hui plus de huit millions d'habitants.

L'engagement, souvent tardif et contraint par de multiples faiblesses, des provinces dans le développement des logements sociaux semble insuffisant face à une précarité résidentielle croissante. Le développement des logements sociaux dans la région de Hô Chi Minh Ville est aujourd'hui de plus en plus menacé par la spéculation. La conception inachevée et inadéquate voire erronée des modèles de logement social rend contre-productives ces initiatives locales. À part des discours promouvant l'équité sociale, les programmes élaborés par les provinces ne jouent qu'un rôle minime dans le rééquilibrage et la redistribution du parc résidentiel de la région de Hô Chi Minh Ville.

III. À l'heure de la métropolisation, des lacunes environnementales omniprésentes, croissantes et difficilement mesurables

L'industrialisation et l'urbanisation accélérée provoquent de multiples changements environnementaux dans la région de Hô Chi Minh Ville. L'urbanisation et l'aménagement du réseau hydrographique conduisent à faire évoluer les paysages et la capacité de filtration et d'évacuation de l'eau par le sol. L'industrialisation et l'accroissement de la population génèrent quant à eux de nouvelles pressions sur l'environnement. La pollution due aux déchets ménagers et industriels, ainsi qu'aux émissions de gaz toxiques par les usines et les véhicules, contribue principalement à la dégradation environnementale du milieu urbain. Face à ces lacunes, les mesures mises en place par les autorités restent insuffisantes voire inefficaces. Occultée par la croissance économique, la protection de l'environnement n'est pas considérée par les provinces comme une priorité majeure.

Cette partie cherche à décrypter l'origine, la gravité et les réactions des autorités et des populations face à deux problèmes principaux. Premièrement, la pollution due à l'industrialisation reste aujourd'hui difficilement mesurable malgré ses conséquences de plus en plus présentes. Deuxièmement, l'urbanisation et la densification conduisent à la dégradation du cadre de vie, ce qui met en évidence le caractère peu durable du développement de la région de Hô Chi Minh Ville.

1. Une pollution industrielle de plus en plus présente mais difficilement mesurable

Sous l'effet de l'industrialisation, la construction de nombreuses usines et infrastructures techniques a transformé en profondeur le paysage des périphéries métropolitaines. Les

complexes manufacturiers, les infrastructures routières d'envergure et les ports maritimes font des périphéries des grandes villes de la région de nouveaux pôles urbano-productifs. À l'intérieur des zones industrielles, les usines fonctionnent 24h sur 24 et la circulation des poids lourds y est particulièrement dense. Aux heures de pointe, les ouvriers se concentrent à l'entrée des usines, où se trouvent souvent des commerces ambulants et des restaurants informels occupant des trottoirs. Étant donné que seulement une partie des zones industrielles sont équipées de centrales de traitement des eaux usées, les risques de pollution restent particulièrement élevés dans les périphéries.

Parmi les problèmes environnementaux causés par l'industrialisation, ceux liés à la pollution de l'eau sont particulièrement graves et de plus en plus présents dans la région de Hồ Chí Minh Ville. Les bassins versants des rivières de Nhuê-Đay et de Câu (situés dans le Nord) et de Đông Nai (région de Hồ Chí Minh Ville) concentrent 59 % des zones industrielles du Vietnam⁷⁸⁵. Le bassin versant de Đông Nai - qui comprend les rivières de Đông Nai, de Saigon, de Thi Vai et de Cai Mep - constitue la partie majeure du réseau hydrographique du rectangle Hồ Chí Minh Ville-Đông Nai-Binh Duong-Ba Ria Vung Tau. Ce réseau dessert les plus grands pôles urbains et productifs comme Hồ Chí Minh Ville et ses périphéries industrielles à l'est, Biên Hoa, Nhon Trach, Ba Ria et Vung Tau. Ce réseau hydrographique concentre en 2012 114 zones industrielles et plus de 57 000 petites usines et ateliers artisanaux⁷⁸⁶. En raison de cette forte concentration d'infrastructures industrielles, les risques de pollution sont particulièrement élevés sur ce territoire (**photo 26**).

Les zones industrielles de la région de Hồ Chí Minh Ville représentent en 2012 presque 50 % des eaux usées produites au Vietnam⁷⁸⁷. En 2017, Hồ Chí Minh Ville, Binh Duong et Ba Ria Vung Tau ont produit respectivement 144 000, 137 000 et 57 000 m³ d'eaux usées industrielles par jour, ce qui dépasse largement les 75 000 m³ par jour de Hanoi⁷⁸⁸. Pourtant, les infrastructures de traitement des eaux usées industrielles de la région de Hồ Chí Minh Ville restent insuffisantes. Selon les données publiées en 2012 du ministère

⁷⁸⁵ Bui, Cach Tuyên, « The Strategy of Vietnam toward Addressing Environment and Climate Risks », Mekong Environment and Climate Symposium 2010, Hồ Chí Minh Ville, 26 avril 2010.

⁷⁸⁶ Ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, *Báo cáo môi trường nước mặt 2012* [Rapport sur l'état des ressources hydriques 2012], Hanoi, ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, 2012, p. 34 et 35.

⁷⁸⁷ Ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, *Báo cáo môi trường nước mặt 2012* [Rapport sur l'état des ressources hydriques 2012], Hanoi, ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, 2012, p. 35.

⁷⁸⁸ Ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, *Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia năm 2017* [Rapport national sur l'état de l'environnement], Hanoi, ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, 2017, p. 91.

des Ressources naturelles et de l'environnement, 70 % des zones industrielles des quatre provinces les plus développées de cette région sont équipées de centres de traitement des eaux usées. Plusieurs zones industrielles déversent leurs eaux usées directement dans les rivières de la région, ce qui a provoqué plusieurs scandales environnementaux dans les années 2000 et 2010.

Photo 26. Les eaux usées d'une usine située dans le sous-district Binh Tho (district de Thu Duc, Hô Chi Minh Ville) déversées dans un canal traversant un secteur résidentiel



Source : TRAN, Khac Minh, photo prise en 2019.

En l'absence d'aménagements souterrains, les eaux usées provoquent des odeurs désagréables, qui infectent l'ensemble du secteur résidentiel desservi par ce canal. Dépourvu de centres de traitement situés à proximité, le risque d'infiltration de polluants industriels dans le réseau d'approvisionnement en eau et dans le sol est en effet élevé.

À la fin des années 2010, un scandale environnemental à Đông Nai a été découvert, ce qui a montré la gravité de la pollution industrielle au Vietnam. L'usine de Vedan, une firme d'origine taiwanaise spécialisée en produits alimentaires, a déversé plusieurs dizaines de milliers de mètres cubes d'eaux usées tous les mois dans la rivière de Thi Vai. La gravité de l'affaire se traduit non seulement par les méthodes sophistiquées employées par Vedan pour cacher ses actes criminels mais aussi par l'immobilisme des autorités chargées de

l'investigation. Le fonctionnement de l'usine de Vedan, installée en 1994, a pollué la rivière de Thi Vai. En 2005, Vedan a déboursé 15 milliards de dong (950 000 dollars en 2005) pour indemniser les propriétaires des exploitations aquacoles décimées par les eaux usées déversées par la compagnie⁷⁸⁹. Entre 1994 et 2005, aucun procès n'a été mené contre Vedan, ce qui montre le laxisme des autorités locales dans cette affaire.

En 2006, une campagne d'inspection menée par le ministère des Ressources naturelles et de l'environnement a de nouveau révélé plusieurs pratiques illégales commises par des entreprises situées le long de la rivière de Thi Vai. En 2008, le scandale environnemental de Vedan a été mis en lumière lors d'un contrôle mené par les services ministériels. Afin de déverser discrètement les eaux usées dans la rivière de Thi Vai, Vedan a construit un réseau souterrain aménagé et caché de manière extrêmement sophistiquée. Malgré la gravité des actes commis par Vedan, la sanction contre cette firme taiwanaise ne correspond pas à la gravité de l'affaire. Déversant plus de 5 000 m³ d'eaux usées tous les jours pendant 14 ans dans la rivière de Thi Vai, Vedan n'a été contraint de payer que 127 milliards de dong (huit millions de dollars en 2008). L'immobilisme des autorités publiques, notamment de la province de Đông Nai, se trouve à l'origine de la dégradation de l'environnement de la région de Hồ Chí Minh Ville.

La pollution du réseau hydrographique régional devient aujourd'hui un phénomène de plus en plus présent, ce qui sensibilise le public aux lacunes environnementales de l'industrialisation. Sous l'effet d'une urbanisation accélérée, la population locale est de plus en plus exposée à la pollution causée par les zones industrielles. La construction de logements particuliers et de projets immobiliers dans les secteurs limitrophes des zones industrielles conduit à de multiples problèmes sanitaires, qui sont difficilement mesurables.

Les émissions de gaz toxiques par les usines et par les poids lourds dégradent continuellement les conditions de vie des habitants locaux sans qu'aucune mesure efficace ne soit menée pour résoudre ces problèmes⁷⁹⁰. Dans le cas de l'îlot d'habitations Thông Nhất (district de Di An, Binh Duong), les usines de la zone industrielle de Song Thân I et celles installées à l'intérieur du quartier peuvent, selon les témoignages des responsables locaux, être à l'origine de la dégradation de la qualité de l'eau potable. Si les risques d'infiltration des polluants industriels dans le réseau local d'approvisionnement de l'eau potable sont

⁷⁸⁹ Thảo Lê, « Vedan đã giết dần sông Thị Vải ra sao ? » [Comment Vedan a progressivement tué la rivière de Thi Vai ?], *Báo Nhân Dân Online*, 17/09/2010.

⁷⁹⁰ Entretien du 5 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Thông Nhất 2 du sous-district Di An (district de Di An, province de Binh Duong).

réels, aucun scandale environnemental n'a été révélé. La planification erronée a contribué à l'aggravation de ces risques. Si les réglementations imposées par les autorités exigent qu'aucune zone industrielle ne soit construite à proximité des zones résidentielles⁷⁹¹, aucune zone de tampon n'a été aménagée pour séparer l'îlot d'habitations Thông Nhất de la zone industrielle Song Thân I (**photo 27**). L'urbanisation autoproduite se combine avec le laxisme des autorités locales dans l'aggravation des risques de pollution industrielle.

Photo 27. La proximité entre les usines de la zone industrielle Song Thân I et l'îlot d'habitations Thông Nhất (district de Di An, Binh Duong)



Source : TRAN, Khắc Minh, photos prises en 2017.

Un mur en briques est aujourd'hui la seule barrière séparant l'îlot d'habitations Thông Nhất de la zone industrielle Song Thân I. Les problèmes de pollution sont également aggravés par plusieurs usines de taille petite s'installant à l'intérieur des ruelles résidentielles. En l'absence de mesures concrètes de la part des autorités locales, les problèmes de pollution à Thông Nhất ne sont pas évalués ni résolus.

Les projets immobiliers, approuvés par les autorités et soigneusement planifiés par les promoteurs, n'échappent pas aux risques de pollution industrielle. Situé à la frontière de

⁷⁹¹ Entretien du 5 mai 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville (Hepza).

la ville nouvelle de Binh Duong, le projet immobilier Midori Park est construit sur une portion du réseau d'évacuation des eaux usées de la zone industrielle Song Thân III. Construit sur une surface de 40 ha par la joint-venture Becamex-Tokyu, Midori Park est aujourd'hui l'une des plus grandes zones urbaines nouvelles de la ville nouvelle de Binh Duong. Si la localisation à proximité de Song Thân III contribue selon Becamex-Tokyu à augmenter sa valeur foncière et immobilière⁷⁹², les responsables de cette firme vietnamo-japonaise n'émettent aucun soupçon sur les risques de fuite des eaux usées. Sur le secteur desservi par le réseau d'évacuation des eaux usées de Song Thân III, Becamex - Tokyu a même construit un canal paysager. Dans le cas d'une fuite d'eaux usées, les polluants industriels peuvent se propager rapidement en suivant ce canal. Le cas de Midori Park a montré non seulement des problèmes persistants dans le schéma directeur de la ville nouvelle de Binh Duong, mais a aussi mis en lumière la manière dont les promoteurs sont parvenus à déguiser les risques de pollution en atouts pour leur projet.

La pollution industrielle, omniprésente, mais difficilement mesurable, a mis en évidence le caractère peu durable du développement de la région de Hồ Chí Minh Ville. Faute de révélations et de mesures de sensibilisation, ces problèmes restent méconnus de la population. Dans les périphéries émergentes de cette région urbaine, la surcharge des services publics et des infrastructures techniques contribue également à une dégradation rapide du cadre de vie des habitants.

2. La dégradation rapide et continue de l'environnement urbain

Sous l'effet de l'industrialisation, le paysage des périphéries de la région de Hồ Chí Minh Ville évolue en profondeur. Le développement des zones industrielles conduit à l'arrivée massive de travailleurs migrants, qui sont logés dans les quartiers résidentiels limitrophes. La croissance démographique s'accompagne d'un développement urbain rapide, principalement lié à la construction généralisée de maisons-compartiments et de dortoirs locatifs. Les secteurs périurbains, où les zones industrielles se juxtaposent aux quartiers résidentiels denses, sont desservis à la fois par des routes intra-urbaines, souvent étroites et peu aménagées, et par des réseaux de canaux. Des ruelles étroites aux axes routiers principaux, les activités humaines sont omniprésentes : commerces ambulants, restaurants bon marché, mobilité pendulaire des ouvriers entre leurs lieux de travail et leurs domiciles,

⁷⁹² Entretien du 22 juillet 2017 avec les agents immobiliers chargés du projet de la zone urbaine nouvelle Midori Park (ville nouvelle de Binh Duong) de Becamex-Tokyu.

circulation des véhicules sur les axes routiers principaux... L'interconnexion entre les formes résidentielles, l'industrie, les infrastructures et les activités humaines contribue à façonner un paysage périurbain dense et désordonné, où les problèmes de pollution sont particulièrement préoccupants (**illustration 93**).

Illustration 93. La dégradation de l'environnement urbain sous l'effet de l'urbanisation excessive et de l'insuffisance de services publics



Source : TRAN, Khac Minh, photos prises en 2019.

L'urbanisation peu contrôlée menée par la population, qui se caractérise par une densification excessive du tissu bâti, conduit aussi à la désarticulation du fonctionnement des périphéries émergentes de la région de Hồ Chí Minh Ville. L'insuffisance des services publics, notamment celui de la propreté, provoque des problèmes environnementaux au sein des secteurs résidentiels.

Le désengagement de l'État de la gestion urbaine depuis les années 1990 a entraîné un processus d'externalisation des services publics, qui repose désormais sur une multitude de partenaires privés⁷⁹³. Dans le domaine de la propreté, le ramassage des ordures ménagères est principalement pris en charge par des organismes privés, allant de groupes de travailleurs autonomes aux petites entreprises familiales. Le nettoyage des voies publiques ainsi que l'entretien du réseau d'assainissement (égouts, canaux...) reste du domaine des autorités locales. En l'absence d'une capacité gestionnaire suffisamment forte de l'État, la qualité des services urbains pris en charge par les acteurs privés est aléatoire et varie d'un quartier à l'autre.

Dans le cas de la ville nouvelle de My Phuoc, les services urbains se caractérisent par plusieurs lacunes⁷⁹⁴. Le réseau d'approvisionnement en eau potable est de plus en plus endommagé et désarticulé par les raccordements sauvages effectués par les habitants locaux. Quant au domaine de la propreté, le ramassage d'ordures est irrégulier. Selon les témoignages des responsables de l'îlot d'habitations 3 du secteur My Phuoc II, les ordures ménagères sont parfois restées pendant plusieurs jours sur le trottoir, ce qui dégage des odeurs désagréables et attire des animaux nuisibles. Face aux multiples revendications des habitants locaux, les autorités locales se servent de l'insuffisance matérielle et humaine (manque de personnels et de camions à ordures) du service de la propreté comme argument pour justifier cette lacune. Face à l'inefficacité des services publics, l'externalisation devient aujourd'hui une solution de plus en plus envisagée par la population locale.

Dans les quartiers au développement autoproduit, la situation empire au rythme de la densification accélérée. L'accroissement démographique et l'urbanisation excessive représentent les deux principaux facteurs aggravant la dégradation de l'environnement urbain. D'une part, une population en constante croissance conduit systématiquement à une augmentation de la quantité d'ordures ménagères, ce qui rend insuffisants les services de ramassage. D'autre part, les nouvelles constructions occupent les terrains disponibles, dont certains jouaient le rôle de points de collecte d'ordures. Dans certaines zones densément peuplées du district 9 et de Thu Duc, les ordures ramassées par les groupes de travailleurs autonomes sont entreposées sur les espaces publics, en attendant d'être collectées par les camions. Dans les périphéries des grandes villes de la région, plusieurs décharges de déchets

⁷⁹³ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, 140 p.

⁷⁹⁴ Entretien du 15 juin 2017 avec le comité de gestion de l'îlot d'habitations 3 du secteur My Phuoc 2 de la ville nouvelle de My Phuoc (district de Bê Cat, province de Binh Duong).

informelles apparaissent et provoquent plusieurs problèmes : nuisances olfactives, infiltration de substances toxiques dans le sol, présence d'animaux nuisibles. Ces décharges jouent pourtant un rôle clé dans le système de ramassage d'ordures au Vietnam.

Les canaux de la région de Hô Chi Minh Ville connaissent aujourd'hui une pollution aggravée. Dans certaines zones au développement spontané, les ordures ménagères sont jetées par les habitants dans les canaux. Les usines et les ateliers artisanaux déversent également leurs eaux usées toxiques dans le système égoutier local. En l'absence d'aménagements adéquats, certains canaux d'évacuation des eaux usées sont à ciel ouvert, ce qui peut propager des gaz toxiques. Si le nettoyage des canaux était régulier, ce qui est aujourd'hui loin d'être une réalité, ces problèmes resteraient difficiles à résoudre en raison d'un manque de conscience environnementale dans la population. La dégradation de l'environnement urbain de la région de Hô Chi Minh Ville est à l'origine d'une combinaison de facteurs sociodémographiques, économiques et politiques. La désarticulation des services publics se combine à un manque de politiques de sensibilisation à la protection de l'environnement. La privatisation partielle reste une solution peu durable qui parvient rarement à assurer une qualité homogène des services urbains. La population et l'environnement deviennent les victimes principales de l'immobilisme des autorités face aux effets négatifs de la métropolisation.

Malgré une croissance économique soutenue, le développement de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise par une multitude de défis matériels. La spéculation s'empare aujourd'hui du marché foncier et immobilier de cette région urbaine. Si l'économie métropolitaine se fragilise sous l'effet de la spéculation, l'accès au logement des populations les plus modestes devient de plus en plus restreint. La planification publique, qui se transforme en outil de négociation, se caractérise par plusieurs faiblesses. Les pratiques de passe-droit, qui conduisent à des modifications malheureuses des schémas directeurs, contribuent à déséquilibrer le développement urbain. Au rythme de l'avancement des fronts d'urbanisation, les opérations de récupération foncière et d'éviction des populations dites « indésirables » se multiplient et provoquent des conséquences sociales graves. Au final, les lacunes environnementales mettent en question les fondements de la stratégie de métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville. Pour favoriser la croissance économique, les autorités sont-elles prêtes à sacrifier les intérêts de la population ? La gouvernance métropolitaine se trouve au cœur de cette question. Les provinces parviennent-elles à réconcilier leurs stratégies de concurrence avec les politiques sociales et de coopération régionale ?

Chapitre XI

L'impossible gouvernance métropolitaine

Dans le contexte actuel d'émergence de nouvelles puissances locales en concurrence avec Hô Chi Minh Ville, la gouvernance régionale apparaît comme un enjeu fondamental de la métropolisation de la plus grande agglomération du Vietnam. En l'absence de projets communs pertinents, les provinces membres construisent leurs propres stratégies de développement. Si la coopération interprovinciale reste présente dans le discours des provinces, les logiques de mise en concurrence sont en réalité au cœur de leurs politiques de développement. Les mécanismes de gouvernance se caractérisent également par plusieurs faiblesses structurelles et conjoncturelles.

Les faiblesses des structures de gouvernance régionale sont liées à une décentralisation partielle et peu équilibrée, qui est menée par l'État central depuis les années 1990. Dès cette période, l'État tend à fédérer les provinces les plus développées dans le cadre des régions économiques clés. Les provinces, qui élargissent considérablement leur marge d'action grâce à la décentralisation, restent toujours les acteurs principaux du développement. Les structures de gouvernance métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville, créées par les ministères de la Planification et de l'investissement, et de la Construction, ne se dotent que de compétences consultatives, ce qui ne leur permet pas de coordonner le développement régional. La coexistence de plusieurs structures de gouvernance régionale, qui adoptent des stratégies ministérielles différentes, ne permet pas d'établir un programme métropolitain fédérateur.

Même si les structures de gouvernance régionale ne jouent aucun rôle concret dans le développement de la région de Hô Chi Minh Ville, l'État central exerce toujours une influence politique auprès des provinces membres. Alors que les schémas directeurs et les plans sectoriels des provinces doivent être approuvés par l'État central, ce dernier influence également le développement local par le biais de transferts budgétaires et de financements destinés aux infrastructures. Les conflits entre les factions au sein de l'État-Parti ont des répercussions à l'échelle locale. La montée en puissance d'une faction politique peut conduire à des changements au sein de l'organigramme du pouvoir local, ainsi que dans les orientations de développement des provinces. Malgré une décentralisation partielle, les

rapports de force entre les échelons locaux et l'État central se caractérisent encore par une dépendance des provinces envers ce dernier.

Dépourvues de programmes de coopération, les politiques élaborées par les provinces sont également peu inclusives, ce qui se traduit par une répartition équitable des infrastructures et des financements entre les districts. Les provinces concentrent leurs efforts dans le développement de pôles urbano-industriels stratégiques, ce qui contribue à marginaliser les territoires ruraux. Si les provinces encouragent l'investissement et les entreprises, la participation de la population reste en arrière-plan des politiques de développement élaborées par celles-ci. L'alliance formée entre les provinces et les acteurs privés conduit également à une généralisation des pratiques de *lobbying* et de passe-droit, ce qui s'oppose dans de nombreux cas à la population.

Dans ce chapitre, les enjeux principaux de la gouvernance métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville se situent au centre de l'analyse. La première partie cherche à décrypter les lacunes des mécanismes de gouvernance métropolitaine au Vietnam, qui se traduisent par une insuffisance et par une inertie des structures de coordination régionale mises en place par l'État central. Traitées dans la deuxième partie, les politiques de développement peu inclusives, qui sont influencées par la spéculation ainsi que par les pratiques de *lobbying*, peuvent entraver l'élaboration d'une politique de coopération efficace entre les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville. Le caractère peu inclusif de ces politiques se traduit également par une marginalisation de certains territoires ruraux. En l'absence de mécanismes de négociation et de concertation, l'inclusion de la population dans le développement constitue la dernière faiblesse des politiques métropolitaines mises en place par les provinces.

I. Des mécanismes inefficaces et artificiels de gouvernance régionale

La structure du pouvoir étatique vietnamien se caractérise par le rôle prédominant de l'État central et des provinces en matière d'élaboration des politiques de développement et d'attribution des moyens financiers. La création des régions économiques clés à l'initiative du ministère de la Planification et de l'investissement au début des années 1990 reste jusqu'à nos jours le seul cadre de gouvernance régionale au Vietnam. Malgré des programmes communs élaborés par les régions économiques clés, l'État central et les provinces restent toujours les acteurs principaux dans la formulation des politiques de développement.

La première partie cherche à analyser les faiblesses du mécanisme de gouvernance régionale construit par l'État central. L'emploi de méthodes obsolètes de planification héritées de l'époque socialiste ne permet plus de répondre au contexte actuel de développement. La seconde partie s'intéresse au mécanisme de gouvernance métropolitaine de Hô Chi Minh Ville. Les faiblesses de ce mécanisme se trouvent à l'origine non seulement de politiques peu cohérentes élaborées dans le cadre de la Région économique clé du Sud, mais aussi de l'inertie de l'État central et des provinces membres dans la mise en place d'un nouvel appareil de gouvernance métropolitaine, proposé dans le schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville.

1. Les logiques obsolètes d'une planification héritée de l'époque socialiste

Le système administratif du Vietnam se subdivise en quatre échelons principaux : l'État central, les provinces, les districts et les sous-districts. Les échelons inférieurs aux sous-districts (îlots d'habitations et hameaux) sont gérés par des acteurs civils, qui sont élus démocratiquement, mais contrôlés par les autorités locales dans l'exercice de leur fonction. L'administration territoriale au Vietnam s'appuie principalement sur l'interaction entre l'État central et les provinces, ce qui conduit à une absence d'échelons régionaux. Les provinces deviennent aujourd'hui l'acteur principal du développement, en détenant une certaine autonomie décisionnelle et budgétaire, ainsi que la gestion de l'ensemble des services publics locaux⁷⁹⁵. La montée en puissance des provinces représente la première difficulté dans la mise en place d'une gouvernance régionale efficace au Vietnam. Alors que l'autorité de l'État central est de plus en plus remise en question par les provinces, comment les structures régionales parviennent-elles à encadrer ces dernières dans des programmes communs de développement ?

Le Vietnam compte aujourd'hui cinq villes-provinces spéciales dépendant directement de l'État central, à savoir : Hanoi, Haiphong, Đanang, Hô Chi Minh Ville et Côn Tho. L'agglomération Hanoi-Haiphong et les villes-provinces de Đanang, de Hô Chi Minh Ville et de Côn Tho sont aujourd'hui les capitales économiques des quatre régions économiques clés du Vietnam. Les villes spéciales jouent déjà un rôle dominant dans le développement régional en exerçant une influence sur leurs voisins. La marge de

⁷⁹⁵ Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, p. 19.

manœuvre importante des provinces économiquement avancées permet à ces dernières de court-circuiter l'État central et les régions afin de protéger leurs intérêts.

Alors que le rôle prédominant des provinces représente une difficulté fondamentale dans la coopération interprovinciale, les mécanismes de gouvernance régionale mis en place par l'État central se caractérisent en outre par plusieurs lacunes. Avant la création des régions économiques clés à la fin des années 1990, les régions vietnamiennes, bien qu'elles existaient en tant qu'entités territoriales officiellement reconnues par les statistiques nationales, n'étaient pas considérées par l'État comme des unités administratives prises en charge par la planification⁷⁹⁶. À partir de la fin des années 1990, l'État vietnamien a chargé le ministère de la Planification et de l'Investissement d'élaborer les premiers programmes de développement pour les régions économiques clés⁷⁹⁷. Ces entités régionales ont été créées dans le but de mettre en coopération les provinces les plus développées dans le cadre de programmes communs. Ces programmes, révisés à plusieurs reprises par l'État, sont marqués pourtant par plusieurs faiblesses.

La planification régionale au Vietnam se caractérise par des logiques essentiellement techniques héritées de la planification socialiste, ce qui n'est plus adapté dans le cadre de la libéralisation économique et de la complexité de l'urbanisation contemporaine⁷⁹⁸. Les objectifs économiques chiffrés (taux de croissance, PIB, part des secteurs d'activités...) sont imposés de manière arbitraire par l'État central aux provinces. Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, le dernier programme a imposé une croissance annuelle du PIB régional de 8,0 à 8,5 %, tout en subdivisant le territoire des provinces en quatre zones dont chacune se spécialise dans des secteurs spécifiques, allant de l'industrie manufacturière à l'agriculture productiviste⁷⁹⁹. D'une part, le premier objectif ne prend en aucun cas en compte la diversité des situations économiques des provinces membres, qui vont des pôles de croissances comme Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai, aux territoires ruraux et frontaliers de Binh Phuoc et Tây Ninh. D'autre part, la subdivision de la région en quatre

⁷⁹⁶ Beresford, Melanie et McFarlane, Bruce, « Regional inequality and regionalism in Vietnam and China », *Journal of contemporary Asia*, 1995, 1, p. 92.

⁷⁹⁷ Décision 44/TTg/1998, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la Région économique clé du Sud jusqu'en 2010.

⁷⁹⁸ Quertamp, Fanny et Miras, Claude de, « Periurbanization and Governance of Large Metropolises in Vietnam », in Q. T. Tôn Nu, F. Quertamp, C. de Miras, Q. V. Nguyễn, V. N. Lê, T. H. Truong, dir., *Trends of Urbanization and Suburbanization in Southeast Asia*, Hô Chi Minh Ville, CEFURD et LPED Éditions, 2008, p. 87, 88, 89, 90 et 91 ; Labbé, Danielle, « Examining the Governance of Emerging Urban Regions in Vietnam: the Case of the Red River Delta », *International Planning Studies*, 2019, 24, p. 43 et 44.

⁷⁹⁹ Décision 252/TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la Région économique clé du Sud jusqu'en 2020 avec les perspectives pour 2030.

zones fonctionnelles à orientations différentes doit théoriquement se réaliser dans le cadre d'une coopération solide entre les provinces, ce qui n'est aujourd'hui guère réaliste.

Ensuite, la planification régionale s'inscrit encore dans une logique selon laquelle l'État exerce un contrôle total sur le développement des provinces. Dans le programme de développement socio-économique de la région du Sud⁸⁰⁰, l'État central attribue des tâches spécifiques aux ministères, allant de l'élaboration des plans sectoriels à la gestion de projets clés de développement. Ce document impose aux provinces l'obligation de coopérer avec les ministères dans la réalisation des objectifs de développement. La volonté de l'État central d'encadrer les provinces dans des programmes communs n'est pourtant pas appuyée par une structure de gouvernance régionale suffisamment puissante. Les départements techniques locaux, qui dépendent *de jure* des ministères, travaillent principalement au service des comités populaires de provinces dont les logiques de développement ne correspondent pas toujours à celles de l'État central. Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, la province frontalière de Binh Phuoc, appartenant au sous-secteur nord-ouest, doit se spécialiser en activités transfrontalières avec le Cambodge⁸⁰¹. En réalité, la stratégie de développement de cette province s'oriente principalement vers la coopération avec Binh Duong, ce qui permet à Binh Phuoc de profiter de l'industrialisation de son voisin. Alors que les districts du sud de Binh Phuoc, directement reliés aux pôles urbano-industriels de Binh Duong, se développent rapidement, les districts du nord, possédant des zones économiques transfrontalières, restent des territoires marginalisés.

Techniques et arbitraires, les programmes régionaux ne parviennent pas à réunir les provinces dans des dynamiques communes de développement. Si les mécanismes obsolètes de développement régional ne sont pas en mesure de renforcer l'autorité de l'État, ce dernier use de nouvelles stratégies de négociation avec les provinces.

2. De nouvelles stratégies de l'État central face à la montée en puissance des provinces

Aujourd'hui, la relation verticale entre les provinces et l'État central évolue en profondeur avec l'apparition de nouvelles pratiques de négociations et de consensus. Les négociations

⁸⁰⁰ Décision 252/TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la Région économique clé du Sud jusqu'en 2020 avec les perspectives pour 2030.

⁸⁰¹ Décision 252/TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la Région économique clé du Sud jusqu'en 2020 avec les perspectives pour 2030.

budgétaires sont l'une des mesures principales employées par le gouvernement central dans le but d'encadrer les provinces. Si certaines provinces développées ont commencé à négocier une marge de liberté plus importante dans le domaine de la gestion budgétaire, les autres s'enfoncent de plus en plus dans une dépendance financière envers l'État central. Le cas de la région de Hô Chi Minh Ville est un exemple emblématique montrant le renforcement de l'autonomie budgétaire des provinces développées face à l'État central.

Intégrées au sein de la Région économique clé du Sud, Hô Chi Minh Ville et les provinces voisines ne bénéficient pourtant d'aucune politique budgétaire fédératrice, ce qui creuse davantage l'écart économique entre les territoires développés et ceux en marge. En 2017, les quatre provinces les plus développées de la région — à savoir Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau — ont gardé respectivement 18 %, 36 %, 47 % et 64 % de leurs revenus⁸⁰². Long An, Tiên Giang, Tây Ninh et Binh Phuoc, qui sont considérées comme des provinces rurales et peu développées, parviennent à retenir l'intégralité de leurs revenus. Ces provinces bénéficient également d'aides financières en provenance du budget national, qui ont atteint plus de 12 000 milliards de dong (plus de 500 millions de dollars) en 2015⁸⁰³. Alors que les aides de l'État central contribuent à aggraver la dépendance budgétaire des provinces pauvres, les provinces développées entrent en conflit avec le gouvernement afin de protéger leurs intérêts.

En 2017, Hô Chi Minh Ville n'a été autorisée à garder que 18 % de son revenu annuel, contre 23 % en 2016⁸⁰⁴. En conséquence, la ville-province a entamé des négociations avec l'État central qui se sont soldées par la promulgation de la Résolution 54 permettant à cette première une autonomie plus importante en matière de gestion budgétaire et d'élaboration de politiques de développement⁸⁰⁵. Grâce à son dynamisme politique, Hô Chi Minh Ville renforce son autonomie, alors que les provinces pauvres de la région s'enfoncent dans une dépendance envers les transferts budgétaires en provenance de l'État central. Intégrées dans une structure régionale, les provinces se dotent de capacités de négociation et d'adaptation bien différentes. Dans la mise en place des stratégies de

⁸⁰² Đô, Thiên Anh Tuấn, *Phân cấp ngân sách ở Việt Nam : tình huống Hà Giang và TP.HCM* [Décentralisation budgétaire au Vietnam : le cas des provinces de Ha Giang et de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, Publications de la Fullbright University Vietnam, 2018, p. 17.

⁸⁰³ Đô, Thiên Anh Tuấn, *Phân cấp ngân sách ở Việt Nam : tình huống Hà Giang và TP.HCM* [Décentralisation budgétaire au Vietnam : le cas des provinces de Ha Giang et de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, Publications de la Fullbright University Vietnam, 2018, p. 14.

⁸⁰⁴ Résolution 29/QH14/2016, Résolution de l'Assemblée nationale sur la répartition du budget de l'État pour 2017.

⁸⁰⁵ Résolution 54/QH14/2017, Résolution de l'Assemblée nationale sur la mise en place d'un mécanisme spécifique de développement et de gestion pour Hô Chi Minh Ville.

développement des régions économiques clés, les provinces riches et politiquement dynamiques exercent leur influence dans l'objectif de protéger leurs intérêts face à celles qui restent jusqu'à présent dans une inertie politique et économique.

L'État central se sert des infrastructures techniques d'envergure comme outil permettant d'orienter le développement des provinces. Les centres économiques du pays, comme Hanoi et Hô Chi Minh Ville, sont des hubs de communication vers lesquels convergent les axes de communication. Élaborés par le ministère du Transport, les plans de développement du réseau autoroutier national ont considérablement bénéficié à la métropole de Hô Chi Minh Ville. La ville-province se dote aujourd'hui de deux autoroutes de grande vitesse : Hô Chi Minh Ville-Trung Luong, en direction du delta du Mékong, et Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây, en direction des provinces du Centre-Sud. Approuvés par l'État central en 2004 et 2007, ces deux projets autoroutiers font partie des mesures de l'État central permettant d'améliorer l'interconnexion entre les provinces du Sud du Vietnam. Ces infrastructures permettent d'assurer l'acheminement de marchandises et de matières premières entre les provinces voisines et Hô Chi Minh Ville, ce qui permet de renforcer le rôle dominant de cette dernière au sein de la région.

Si les autoroutes à grande vitesse ont bénéficié au développement de la métropole de Hô Chi Minh Ville, certains projets d'infrastructures logistiques ont été attribués aux provinces voisines. Le développement du complexe portuaire de Thi Vai-Cai Mep contribue à renforcer le secteur logistique de la province de Ba Ria Vung Tau. Quant à Đông Nai, la construction de l'aéroport de Long Thanh, approuvée par l'ancien Premier Ministre Nguyễn Tân Dung en 2011, va commencer dès 2020⁸⁰⁶. Ce projet coûteux, financé par l'État, va également nécessiter de nouvelles infrastructures routières reliant ce futur hub aéroportuaire aux grandes villes de la région. Comme la construction de nouveaux axes routiers va contribuer à améliorer la liaison entre Đông Nai et les provinces voisines, le marché immobilier local a anticipé en se développant rapidement dès le milieu des années 2010, avec l'augmentation rapide des prix fonciers et la création de nombreux projets immobiliers. L'attribution du projet de l'aéroport de Long Thanh à la province de Đông Nai a montré comment l'État central a utilisé son pouvoir décisionnel dans le but d'orienter le développement local.

Si l'État central, en utilisant les infrastructures et les transferts budgétaires, parvient à renforcer son autorité sur les provinces, les mécanismes de gouvernance destinés à la

⁸⁰⁶ D. Ngọc, « Khởi công dự án sân bay Long Thành trong năm 2020 » [La construction de l'aéroport de Long Thanh va commencer en 2020], *CaféF*, 12/02/2019.

région de Hô Chi Minh Ville sont particulièrement peu efficaces. La planification de plus en plus fragmentée, en raison du chevauchement des instances de gouvernance, est l'une des faiblesses entravant le développement de la région de Hô Chi Minh Ville.

3. L'incohérence des structures de gouvernance métropolitaine

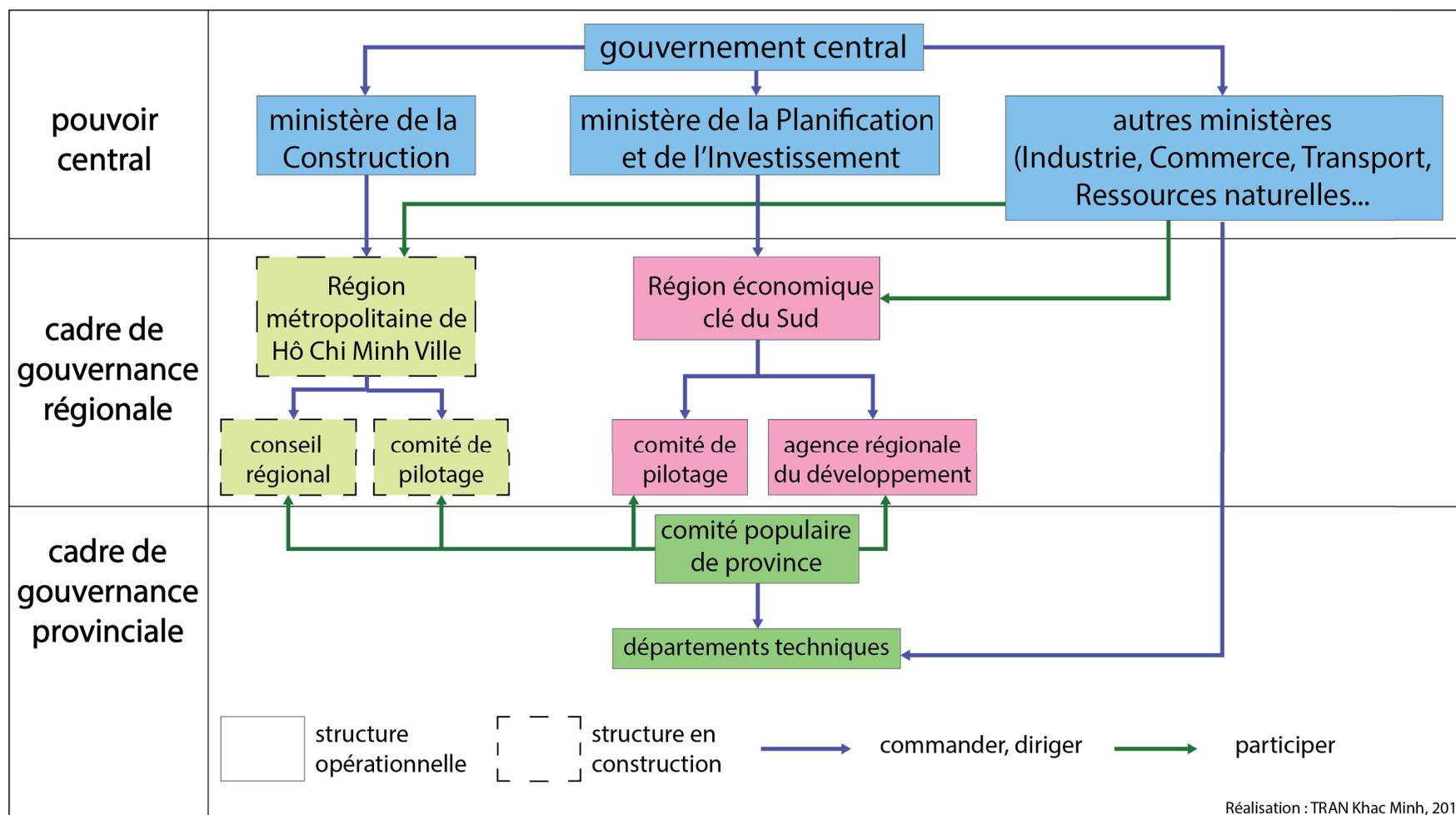
La gouvernance métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville se compose aujourd'hui de plusieurs instances de pouvoir, qui travaillent de manière autonome tout en restant sous la tutelle de l'État central (**illustration 94**). Premièrement, la Région économique clé du Sud est coordonnée à la fois par l'État central — qui a créé un comité de pilotage réunissant des agences ministérielles — et par un conseil régional dont les membres sont élus parmi les dirigeants des provinces membres⁸⁰⁷. Deuxièmement, plusieurs ministères participent à la planification en élaborant des plans sectoriels, ce qui conduit à une fragmentation de la politique de développement régional. Cela produit une incohérence en matière de calendrier de mise en œuvre de politiques et d'une incompatibilité en matière de traitement de données⁸⁰⁸.

Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, une myriade d'agences gouvernementales participent à l'élaboration de stratégies de développement. En parallèle du comité de pilotage et du conseil de la Région économique du Sud mis sous la tutelle du ministère de la Planification et de l'investissement, de nouvelles instances sont censées avoir été créées à la suite de la mise en œuvre en 2007 du premier schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville (**illustration 95**). Dépendant du ministère de la Construction, le comité de pilotage ainsi que le conseil de la Région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville s'impliqueront dans le futur dans plusieurs domaines : aménagement urbain, infrastructures, développement rural, industries, services, tourisme...

⁸⁰⁷ Bureau du gouvernement du Vietnam, « Lập Ban Chỉ đạo, Hội đồng vùng kinh tế trọng điểm giai đoạn 2015-2020 » [Création de comités de pilotage et de conseils des régions économiques clés pour la période 2015-2020], <http://vpcp.chinhphu.vn/Home/Lap-Ban-Chi-dao-Hoi-dong-vung-kinh-te-trong-diem-giai-doan-20152020/201511/17570.vgp>, consulté le 25/03/2019.

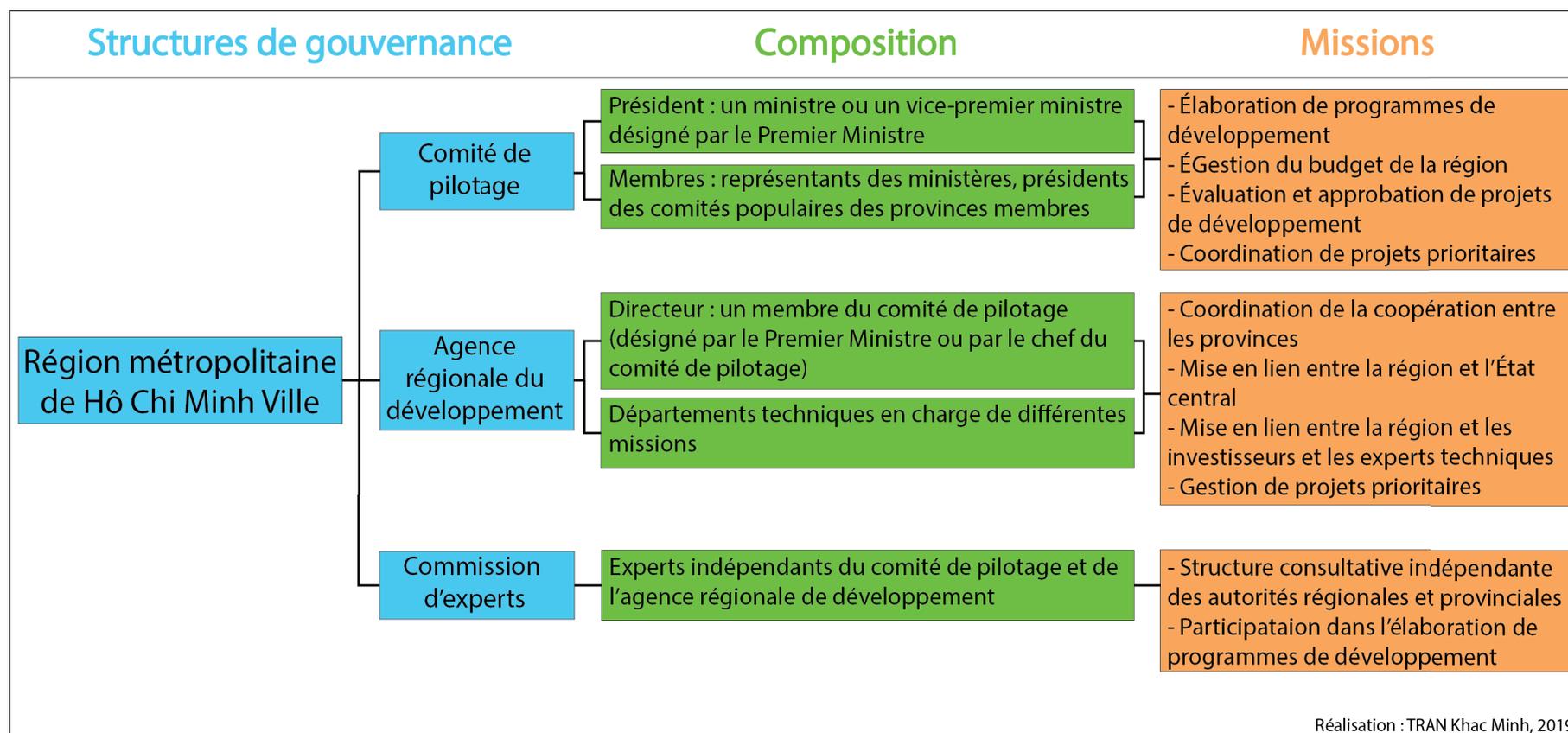
⁸⁰⁸ Labbé, Danielle, « Examining the Governance of Emerging Urban Regions in Vietnam: the Case of the Red River Delta », *International Planning Studies*, 2019, 24, p. 44 et 45.

Illustration 94. L'instance de gouvernance régionale au sein de la structure du pouvoir au Vietnam



Source : Décision 589/QĐ-TTg/2008, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2030 ; Gouvernement du Vietnam, « Tổng quan về quá trình hình thành các vùng kinh tế trọng điểm » [Quelques généralités sur la création et le développement des zones économiques clés], <http://chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/noidungvungkinhtetrongdiemquocgia?articleId=10000721>, consulté le 25/04/2019.

Illustration 95. La structure de gouvernance de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 468 et 474.

Le dernier schéma directeur publié en 2017 présente une stratégie consistant à transformer la région de Hô Chi Minh Ville en un pôle multifonctionnel avec une subdivision de son territoire en sous-secteurs⁸⁰⁹. Alors que le zonage fonctionnel proposé par le ministère de la Construction tend à promouvoir un développement équilibré entre les secteurs et équitable entre provinces, ce programme se heurte pourtant à deux faiblesses centrales.

Ce schéma directeur incarne la vision technique de la planification centralisée. Ce caractère s'exprime par un usage extensif de critères et d'indicateurs purement quantitatifs comme objectifs de développement. Selon ce document, les ports de Ba Ria Vung Tau vont prendre en charge environ 300 000 millions de tonnes de marchandises en 2030, contre 80 000 millions de tonnes de 2015⁸¹⁰. Les chiffres avancés par le ministère de la Construction ont-ils pris en compte la complexité du secteur portuaire régional ? Avec la construction de nouveaux ports dans le delta du Mékong, dans le centre du Vietnam et même dans les pays voisins comme au Cambodge, l'objectif de 300 000 millions de tonnes de marchandises prises en charge par Ba Ria Vung Tau reste dans l'incertitude complète.

La vision techniciste incarnée par ce schéma directeur se traduit également par la promotion d'un zonage prônant l'harmonisation entre les secteurs fonctionnels, Hô Chi Minh Ville est par exemple subdivisé entre quatre secteurs (Centre, Est, Nord-Ouest, Sud), en deux villes-satellites (Cu Chi au nord et Hiệp Phuoc au sud) et en plusieurs secteurs ruraux (**carte 36**)⁸¹¹. Chaque secteur est doté de fonctions spatiales et économiques distinctes, allant de fonctions industrialo-urbaines (les secteurs limitrophes du centre-ville) à celles de réserve écologique (secteur du district de Cấn Gio au sud de la ville-province). Le développement de ces secteurs s'appuie sur un réseau dense et multimodal d'infrastructures de transport. En réalité, l'urbanisation autoproduite et l'urbanisme de projet, conditionnés par la disponibilité de ressources foncières et par les dynamiques du marché, ne prennent pas en compte cette subdivision. La stratégie consistant à développer la ville-satellite de Hiệp Phuoc en tant que nouveau pôle portuaire de la ville-province paraît incohérente. Alors que le schéma directeur a défini Ba Ria Vung Tau comme le pôle

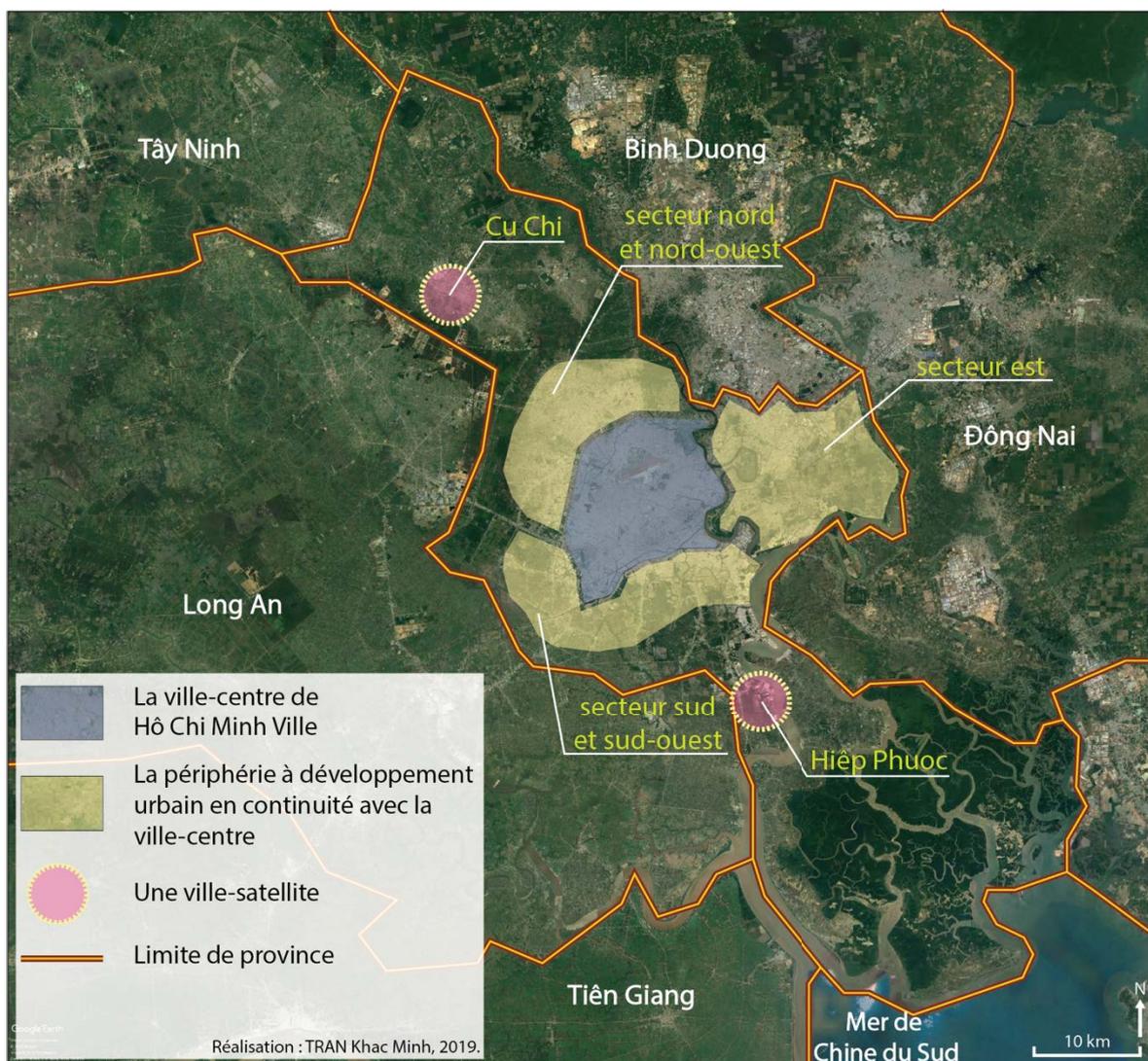
⁸⁰⁹ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, 505 p.

⁸¹⁰ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 375.

⁸¹¹ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 339.

portuaire principal de la région, le projet de Hiệp Phuoc reste-t-il pertinent pour le développement de Hồ Chí Minh Ville? Les ports de Hiệp Phuoc sont contraints par plusieurs limites, allant d'un manque d'infrastructures routières à la sédimentation importante du réseau hydrographique local⁸¹². Technique et déconnecté de la réalité géographique, le schéma directeur de la région de Hồ Chí Minh Ville reste aujourd'hui inachevé et incohérent, voire erroné, ce qui ne permet pas la mise en place de stratégies métropolitaines.

Carte 36. La subdivision de la ville-province en sous-secteurs selon le schéma directeur de la région de Hồ Chí Minh Ville



Source : Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 339 ; Google Earth, 2019.

⁸¹² Entretien du 1 juillet 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire du département de la Planification urbaine et de l'architecture de Hồ Chí Minh Ville.

En parallèle de ces faiblesses structurelles, le schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville n'est toujours pas mis en œuvre en raison de l'impossible élaboration d'une instance de gouvernance métropolitaine. Depuis la promulgation du premier schéma directeur de 2007, aucun conseil régional ni comité de pilotage n'ont été créés. Dans le schéma révisé de 2017, la partie consacrée au mécanisme de gouvernance métropolitaine est minimale (occupant 7 des 505 pages du document) et correspond principalement à une description simpliste des organismes prochainement créés. Selon le concept proposé par le ministère de la Construction, un conseil régional sera prochainement créé et se composera à la fois de représentants de tous les ministères, d'un vice-premier ministre et de dirigeants des provinces membres⁸¹³. Des agences spéciales chargées de l'évaluation, de l'investissement et de la coordination des projets métropolitains seront ensuite créées pour appuyer le conseil régional⁸¹⁴. Pourtant, le calendrier pour la création de ces organismes n'est pas déterminé, ce qui rend incertaine la mise en œuvre des politiques proposées dans le schéma directeur. En l'absence d'une attribution détaillée des compétences et d'un calendrier d'action, le mécanisme de gouvernance de la région de Hô Chi Minh Ville reste en réalité inexistant, ce qui met en évidence les lacunes de la planification régionale au Vietnam.

Le mécanisme de coordination interprovinciale proposé par le ministère de la Construction ne permet pas d'assurer une répartition équilibrée des pouvoirs et des intérêts au sein de la région de Hô Chi Minh Ville. Si la répartition des secteurs d'activités, des infrastructures et des responsabilités est vaguement développée, le schéma directeur de 2017 propose une série d'avantages à Hô Chi Minh Ville⁸¹⁵. La ville-province sera dotée d'une marge de liberté plus importante en matière d'investissement et de promotion foncière. Hô Chi Minh Ville pourra par exemple approuver de manière autonome les projets d'investissement et de reconversion de terrains agricoles de plus de dix hectares. Le schéma directeur de 2017 accorde à la ville-province une autonomie plus importante en matière de gestion financière : création de nouvelles taxes, extension du plafond de la dette publique (jusqu'à 90 % du PIB provincial), rémunérations supplémentaires aux fonctionnaires. La

⁸¹³ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 469.

⁸¹⁴ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 470.

⁸¹⁵ Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville], Hô Chi Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, p. 455, 456 et 457.

mise en place de ces politiques contribue à creuser davantage les inégalités entre Hô Chi Minh Ville et ses voisins. Pourtant dotées d'atouts et de potentiels économiques importants, les provinces émergentes comme Binh Duong restent contraintes par les barrières institutionnelles et fiscales imposées par l'État central.

Les mécanismes de gouvernance régionale élaborés par le ministère de la Construction contribuent finalement à aggraver les inégalités de développement entre les provinces membres. Les stratégies proposées dans le schéma directeur de la région semblent principalement destinées aux provinces les plus développées, ce qui contribue à la marginalisation des provinces rurales du delta du Mékong (Long An et Tiên Giang) et frontalières (Tây Ninh, Binh Phuoc). Au sein de la dorsale Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Dông Nai-Ba Ria Vung Tau, les inégalités tendent à se creuser en raison de politiques peu équilibrées accordant des avantages à la métropole de Hô Chi Minh Ville. Les mécanismes de gouvernance métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville contribuent à générer de nouvelles tensions entre les provinces, ce qui se traduit par une concurrence interprovinciale de plus en plus marquée.

II. Des politiques métropolitaines peu inclusives au centre de la fragmentation du développement régional

En l'absence d'une gouvernance métropolitaine, les provinces élaborent leurs propres stratégies de développement, consistant principalement à préserver leurs intérêts. À part certains projets de coopération bilatérale, les relations entre les provinces sont souvent concurrentielles. Les politiques de développement élaborées par les provinces sont par ailleurs peu inclusives. La concentration des efforts de développement dans les pôles principaux contribue à la marginalisation des districts ruraux et enclavés. Alors que plusieurs politiques ont été mises en place en faveur des investisseurs, l'inclusion de la population dans le développement reste particulièrement peu présente faute de mécanismes de négociation et de concertation.

Cette partie analyse le caractère peu inclusif des politiques métropolitaines mises en place par les provinces. Dans un premier temps, l'analyse se focalise sur les conséquences territoriales des politiques élaborées par les provinces, qui conduisent principalement à la marginalisation de certains territoires. Dans un deuxième temps, l'influence croissante et omniprésente de groupes d'intérêts contribue non seulement à déséquilibrer le

développement, mais aussi à mettre la population à l'écart de la formulation des politiques urbaines et socio-économiques.

1. Le manque d'inclusivité des politiques de développement territorial

Le caractère territorialement sélectif de la métropolisation contribue à accentuer l'écart de développement entre les centres et les périphéries. Conditionnés par l'accès aux dynamiques métropolitaines, les territoires connaissent aujourd'hui une diversification de leur trajectoire de développement. Ce processus se traduit à diverses échelles, allant de l'opposition entre les districts ruraux et urbains au sein d'une province à la marginalisation des quartiers éloignés d'axes routiers et de zones d'activités. Les autorités contribuent à aggraver ces inégalités en formulant des politiques conduisant à canaliser les dynamiques d'industrialisation et de promotion immobilière sur des territoires stratégiques. Le développement à plusieurs vitesses des territoires en fonction de l'accès aux dynamiques métropolitaines devient particulièrement marquant dans les provinces les plus développées, comme Hô Chi Minh Ville et Binh Duong.

Dans les stratégies de développement de Binh Duong, alors que les districts urbains au sud de la province font l'objet de la mise en place de nouvelles orientations sectorielles (industries globalisées, services métropolitains...), les territoires situés au nord s'inscrivent toujours dans un développement agricole et rural. La coopération avec Binh Phuoc reste aujourd'hui le seul projet de développement transprovincial des districts du nord de Binh Duong. Quant aux districts méridionaux, plusieurs projets de développement sont aujourd'hui mis en place par le comité populaire et par Becamex⁸¹⁶. Pour les dirigeants de la province, les stratégies métropolitaines s'appuient fondamentalement sur le mégaprojet du Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong, ce qui consiste à mettre en place à la fois un modèle d'industrialisation globalisée et de ville intelligente⁸¹⁷. Pour les planificateurs, la stratégie d'aménagement territorial de Binh Duong a vocation à s'inscrire dans une modernisation du réseau urbain et des secteurs d'activités stratégiques⁸¹⁸. Fédérant communément les aménageurs et les acteurs économiques, cette orientation profite

⁸¹⁶ Les districts ruraux du nord (Bau Bang, Dâu Tiêng, Phu Giao, Tân Uyên du nord) ne possèdent que trois parmi les 28 zones industrielles de Binh Duong. Les mégaprojets comme le Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong, la ville nouvelle de Binh Duong et la zone Viêt-Sing se trouvent dans les districts urbains du sud de la province. La zone urbano-industrielle de Bau Bang, qui reste aujourd'hui le seul mégaprojet des districts ruraux septentrionaux, reste au stade initial du développement et s'inscrit principalement dans l'axe Thu Dâu Môt-My Phuoc-Bau Bang.

⁸¹⁷ Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

⁸¹⁸ Entretien du 15 juin 2017 avec Monsieur M., ancien directeur de l'Institut de planification de Binh Duong.

principalement aux districts urbains méridionaux. Dans les discours des dirigeants de Binh Duong, les territoires du nord sont quasi absents ou simplement considérés comme un potentiel bassin de main-d'œuvre et comme un arrière-pays destiné à la déconcentration urbaine.

Au sein du territoire émergent de Binh Duong, les districts sont également inégaux face à la métropolisation. Si Thuân An, Bêñ Cat et la ville de Thu Dâu Môt appuient leur développement sur plusieurs mégaprojets, le décollage économique du district urbain de Tân Uyên, situé au nord-est de Binh Duong, semble contraint par un manque d'infrastructures (**carte 37**). Pour les dirigeants de Tân Uyên, ce problème résulte principalement d'une attribution inégalitaire des activités économiques et des infrastructures techniques par le couple Comité populaire de Binh Duong-Becamex⁸¹⁹. D'une part, l'absence d'activités de Becamex dans l'économie de Tân Uyên ralentit l'industrialisation de ce dernier⁸²⁰. D'autre part, le choix de la province de ne moderniser que la route nationale n° 13 — qui ne dessert que Thuân An, Thu Dâu Môt et Bêñ Cat — et les axes associés est à l'origine du manque d'infrastructures de Tân Uyên. Au prix d'une croissance industrielle et urbaine certes importante, mais focalisée, le comité populaire de Binh Duong a fait le choix d'un modèle de développement territorialement sélectif, ce qui démunit les territoires éloignés des pôles originels.

L'attribution du statut urbain aux districts ruraux, qui permet dans certains cas de réduire les écarts entre les territoires, reste aujourd'hui une stratégie peu employée par les provinces. Cette mesure conduit à un alourdissement des budgets locaux et à une extension des structures locales de pouvoir, ce qui rend les provinces réticentes à toute redéfinition de l'appareil d'administration territoriale⁸²¹. Dans les programmes officiels, la promotion des districts ruraux se réalise principalement par la création de certains projets de développement urbano-industriel, en continuité avec les pôles locaux préexistants. Dans le cas de la province de Binh Phuoc, la construction d'un complexe urbano-industriel par Becamex dans le district de Chon Thanh s'inscrit dans une extension de l'axe originel de développement de Binh Duong — qui s'appuie principalement sur la route nationale n° 13. Le projet ne permet

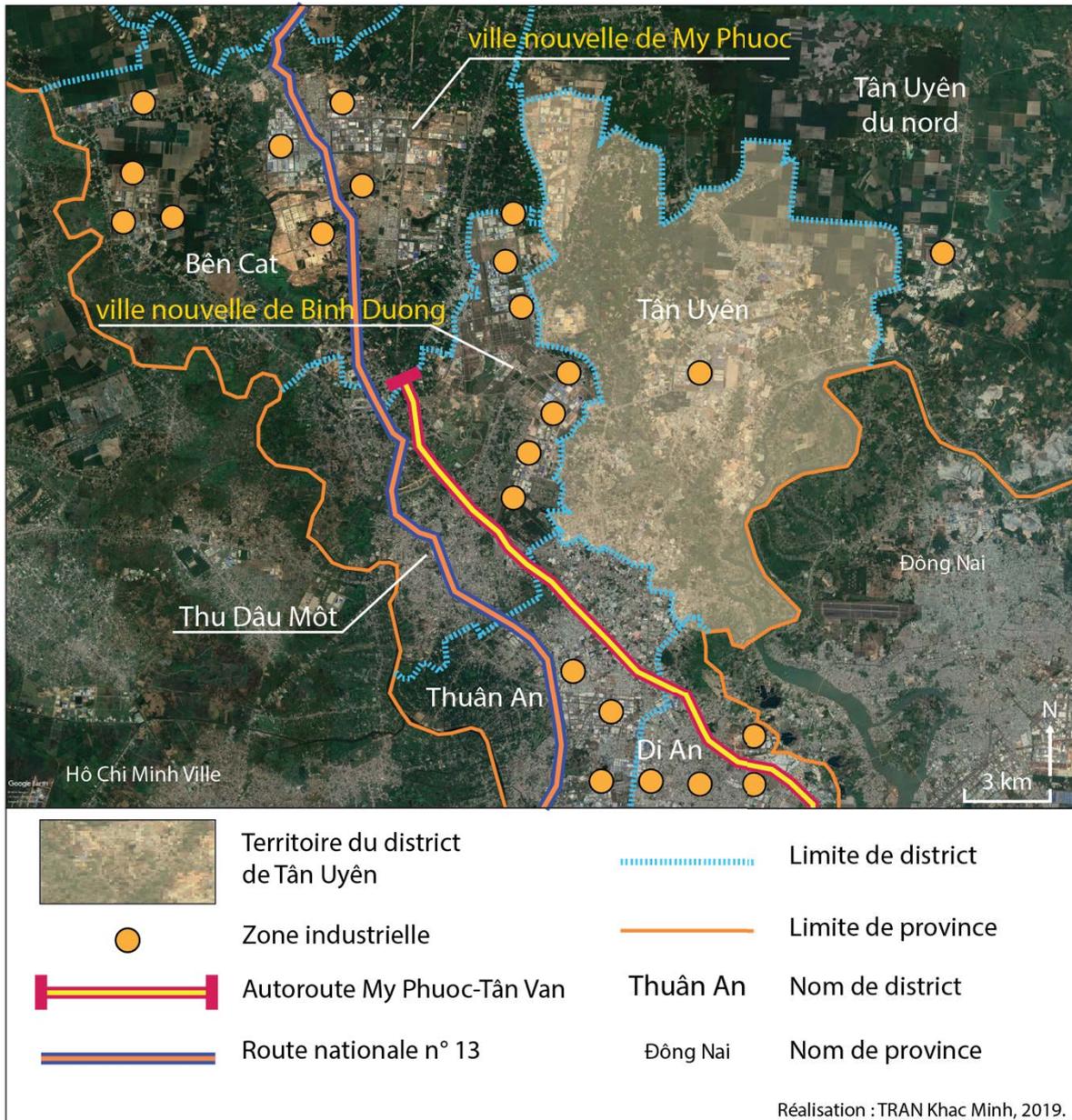
⁸¹⁹ Entretien du 12 juin 2017 avec Madame Th., fonctionnaire et directrice du cabinet du président du Comité populaire du district de Tân Uyên (province de Binh Duong).

⁸²⁰ Le district de Tân Uyên héberge aujourd'hui une des 28 zones industrielles de Binh Duong : Tân Uyên du sud (200 ha, créée en 2007). La seule zone industrielle de Tân Uyên a été créée dans le secteur méridional situé à proximité de la ville nouvelle de Binh Duong. Le territoire septentrional de Tân Uyên reste aujourd'hui dépourvu de dynamiques importantes d'industrialisation et d'urbanisation.

⁸²¹ Labbé, Danielle, « Examining the Governance of Emerging Urban Regions in Vietnam: the Case of the Red River Delta », *International Planning Studies*, 2019, 24, p. 46.

de transformer qu'une partie du district de Chon Thanh, alors que l'immense majorité du territoire de Binh Phuoc reste rurale et peu industrialisée. La création de nouveaux pôles de développement semble contribuer à renforcer les inégalités au sein des territoires ruraux.

Carte 37. Le district de Tân Uyên, un territoire partiellement intégré à l'axe principal de développement de Binh Duong



Sources : Google Earth, 2019.

Dans le cas de Hô Chi Minh Ville, le développement des nouvelles villes-satellites de Cu Chi (situé dans la partie septentrionale) et de Hiệp Phuoc (situé dans la partie méridionale) s'inscrit également dans une stratégie de développement territorialement sélective. Pour les districts ruraux de la ville-province, la stratégie de développement

consiste à développer certains nouveaux pôles de croissance tout en préservant la configuration rurale à faible densité de ces territoires. Cette stratégie conduit pourtant à plusieurs conséquences sociales et économiques négatives. Dans le cas de Cu Chi, la construction d'une nouvelle ville-satellite a provoqué une fièvre foncière, ce qui a conduit à une augmentation de 20 % à 40 % du prix des terrains entre 2017 et 2018⁸²². Le secteur nord-ouest de la ville-province connaît aujourd'hui de nouvelles dynamiques d'accaparement foncier, dont le caractère spéculatif devient de plus en plus marquant.

Les stratégies de développement mises en place par les provinces ne permettent guère de renforcer les liens de coopérations entre la région de Hô Chi Minh Ville et les territoires voisins. Si les deux provinces de Long An et de Tiền Giang, qui appartiennent à la fois au delta du Mékong et la région de Hô Chi Minh Ville, contribuent à diffuser des dynamiques d'industrialisation vers les territoires ruraux situés à l'extrême-sud du pays, peu de liens d'échanges se développent en direction du Cambodge et du Centre-Sud.

Les zones économiques frontalières, qui sont en général peu développées en raison de l'absence d'infrastructures, restent la seule structure le seul moyen permettant les échanges entre la région de Hô Chi Minh Ville et le Cambodge. Une grande partie des biens industriels et de consommation produits dans les zones industrielles de cette région sont destinés au marché national et à l'exportation. Le Cambodge n'apparaît pas comme un marché potentiel pour l'industrie vietnamienne. À part les routes nationales, aucune autoroute de grande vitesse n'a été construite pour relier les pôles de développement de la région de Hô Chi Minh Ville à la frontière cambodgienne.

Les liens d'échanges avec les provinces du Centre sont également peu développés. Si les provinces de Lâm Đông et de Đak Lak (qui appartiennent aux Hauts Plateaux) et de Bình Thuận (qui appartient à la région du Centre-Sud) attirent de plus en plus de touristes en provenance de la région de Hô Chi Minh Ville, il n'existe aucun front de développement industriel vers ces territoires. Les provinces de Đông Nai et de Bình Phước, qui partagent la frontière (leur frontière avec Lâm Đông, Đak Lak et Bình Thuận, ont des pôles de développement situés à proximité de Bình Dương et de Hô Chi Minh Ville. Les districts à l'ouest de ces deux provinces sont majoritairement ruraux et dépourvus de complexe industriel important. En raison de l'organisation spatiale des corridors urbano-industriels, qui sont centralisés dans les quatre provinces économiquement avancées, la coopération interrégionale reste aujourd'hui peu développée. Avec la construction de nouvelles

⁸²² T. T, « 10 tháng đầu năm, giá rao bán đất Củ Chi liên tục biến động » [Dans les dix premiers mois de l'année, le prix des terrains de Cu Chi fluctue constamment], *Tuổi Trẻ Online*, 21/11/2018.

infrastructures, la situation d'enclave urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville peut évoluer, en devenant un pôle diffusant des dynamiques de développement vers les régions voisines.

Malgré la mise en place de nouvelles stratégies de développement, de nombreux territoires restent aujourd'hui en marge de la métropolisation. Alors que le développement rural et la coopération interrégionale n'a jamais été une priorité de la région de Hô Chi Minh Ville, la mise en place de quelques projets urbano-industriels contribue à creuser davantage les inégalités au sein des districts, ainsi qu'entre les provinces économiquement avancées et celles en marge. Si la création de nouvelles villes satellites et de zones urbano-industrielles ne profite qu'à une partie mineure du territoire rural, ce processus provoque plusieurs conséquences sociales négatives. Les politiques métropolitaines, élaborées au service des groupes d'intérêts et des entreprises, conduisent à l'exclusion de la population civile des négociations et des processus décisionnels.

2. Une gouvernance métropolitaine inégalitaire au service de groupes d'intérêts

La formulation des stratégies de développement des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville est de plus en plus influencée par des forces privées puissantes, en lien avec le monde politique. Les projets d'envergure, qui traduisent une volonté métropolitaine des autorités provinciales, restent aujourd'hui sous l'ombre de groupes d'intérêts (**encadré 19**). Ces derniers transforment le marché immobilier et foncier provincial en une plateforme spéculative générant des profits aussi colossaux qu'artificiels. Les mécanismes selon lesquels les groupes d'intérêts influencent la formulation des politiques métropolitaines sont multiples.

Encadré 19. Tât Thanh Cang, un haut fonctionnaire corrompu au centre de l'organigramme politique de Hô Chi Minh Ville

Originaire de la province de Long An, Tât Thanh Cang a servi dans l'armée et dans la Jeunesse communiste avant de devenir président du Comité populaire du district 2 entre 2009 et 2012. Entre 2012 et 2016, il a occupé plusieurs postes à hautes responsabilités de Hô Chi Minh Ville : directeur du département du Transport (2012-2014), vice-président du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville (2014-2015) et secrétaire adjoint de la cellule du Parti de Hô Chi Minh Ville (2015-2018). En parallèle, il a été élu député à l'Assemblée nationale et membre du Comité central du Parti depuis 2016. En 2018, Tât Thanh Cang a été lourdement sanctionné par le Parti. Démenti de ses fonctions, cet homme politique occupe aujourd'hui un poste symbolique au sein du comité populaire. Comme les affaires de corruption de Tât Thanh Cang ont été révélées, il est menacé d'être prochainement traduit en justice.

Quand il siégeait à la tête du département du Transport des transports de Hô Chi Minh Ville, Tât Thanh Cang a attribué le projet de construction des quatre routes principales de la ville nouvelle de Thu Thiêm au promoteur privé Đai Quang Minh. Alors que le projet a été officiellement attribué à Đai Quang Minh en décembre 2014, Tât Thanh Cang a signé en secret le contrat avec ce dernier en novembre 2013. Ce projet de 12 000 milliards de dongs (plus de 5 milliards de dollars) consiste à construire seulement 12 km de routes intra-urbaines (équivalent à 1000 milliards de dongs/km). Le coût moyen de construction des routes intra-urbaines de Thu Thiêm est trois fois supérieur à celui de l'autoroute Hô Chi Minh Ville-Long Thanh-Dâu Giây, qui atteint 370 milliards de dongs/km (environ 16 millions de dollars/km). Afin de payer Đai Quang Minh, la municipalité a attribué à ce dernier 79 ha de terrains dans le district 2, dont 46 ont été précédemment planifiés pour la construction de complexes de loisirs et d'écoles.

En 2017, Tât Thanh Cang a autorisé l'entreprise publique Tân Thuận à vendre un terrain de 32 ha situé dans le district de Nha Be au promoteur privé Quốc Cuong Gia Lai. Selon les prix du marché, la valeur de ce terrain avait atteint 2 000 milliards de dongs (plus de 850 millions de dollars), alors que Tân Thuận l'a vendu à Quốc Cuong Gia Lai au prix de 420 milliards de dongs (environ 180 millions de dollars).

Ces deux affaires impliquant Tât Thanh Cang ont montré l'ampleur de la corruption au sein du Comité populaire de Hô Chi Minh Ville. Certains fonctionnaires siégeant à la tête de la municipalité, comme Tât Thanh Cang, se lient étroitement aux promoteurs privés. Comme les terrains publics sont vendus à des prix minimes aux promoteurs privés, ces fonctionnaires corrompus n'hésitent plus à créer des projets d'infrastructures extrêmement coûteux dans l'objectif de détourner des fonds publics. Confronté à la corruption, l'État-Parti cherche à en minimiser les conséquences afin de protéger sa légitimité politique. Une partie importante des fonctionnaires corrompus comme Tât Thanh Cang ne subissent que des sanctions internes du Parti. Ce phénomène laisse entendre que ces fonctionnaires profitent de la protection venue de groupes d'intérêts et de factions politiques au sein de l'État-Parti. La corruption généralisée fragilise aujourd'hui le développement et remet en cause le modèle de « capitalisme de connivence », que favorise l'État-Parti.

Source : Quốc Anh, « Ông Tât Thành Cang "dính" sai phạm ở những dự án nào? » [Tât Thanh Cang est-il impliqué dans quelles affaires], *Dân Tri Online*, 16/11/2018.

Illustration 96. C n Gio, un nouveau pôle urbain au sud de H  Chi Minh Ville ?



Sources : Décision 2357/UBND/2014, Décision du Comité populaire de H  Chi Minh Ville sur l'approbation du programme de développement foncier du district de C n Gio jusqu'en 2020 ; Google Earth, 2019.

Le projet de la zone urbaine nouvelle de C n Gio incarne une ambition de la municipalité de créer un nouveau pôle de développement à l'extrême sud de son territoire. Destinée au secteur touristique, cette zone urbaine de plus de 2 800 ha se compose de deux secteurs principaux. Situé à proximité du bourg de C n Thanh, le premier secteur est entièrement destiné aux projets immobiliers, aux infrastructures techniques et aux édifices publics. Le secteur de la zone urbaine nouvelle sera destiné à la construction d'un port de plaisance associé à de nombreux hôtels et de complexes de loisirs. Le développement de ce complexe portuaire et touristique témoignera de l'emploi des techniques de poldérisation pour la première fois dans la région de H  Chi Minh Ville.

Dans le cadre des projets de développement, les investisseurs-spéculateurs jouent sur le manque de transparence de la planification urbaine pour influencer le marché foncier et immobilier local⁸²³. Entretenant des relations étroites avec certains fonctionnaires locaux, certains promoteurs et investisseurs-spéculateurs ont accès aux informations stratégiques des futurs projets. Alors que les promoteurs profitent de leur relation avec les autorités locales dans le but d'acquérir des terrains stratégiques, les spéculateurs se lancent dans l'accaparement foncier, même avant la mise en place des projets. Lorsque les premières informations officielles sur ces projets sont rendues publiques, les promoteurs-spéculateurs cherchent à déstabiliser le marché local en se lançant dans de multiples opérations de rachat et de revente. Ces dynamiques contribuent à une hausse artificielle des prix des terrains et des logements, ce qui conduit finalement à la formation d'une bulle immobilière. L'artificialisation du marché foncier et immobilier local offre aux autorités locales de multiples avantages. Si les projets de développement profitent directement à l'économie locale, certains fonctionnaires en tirent des profits importants en participant à la spéculation.

Situé à l'extrême sud de Hô Chi Minh Ville, le district de Cơn Gio fait l'objet de la création d'une zone urbaine nouvelle spécialisée en tourisme et en agriculture (**illustration 96**). Alors que le schéma directeur de cette zone urbaine a été validé fin 2018, le district a connu ses premières fièvres foncières dès 2017. En espace d'un an, le prix des terrains dans certains secteurs de Cơn Gio a augmenté de plus de 150 %, ce qui le rend comparable à celui des districts urbains périphériques de la ville-province⁸²⁴. Dès promulgation officielle du schéma directeur de la zone urbano-touristique fin 2018, le marché immobilier et foncier de Cơn Gio a connu aujourd'hui de nouvelles fluctuations, ce qui met en évidence le lien entre les politiques métropolitaines et la spéculation.

La construction des stratégies métropolitaines évolue également en fonction des dynamiques du monde politique vietnamien, qui sont principalement liées aux conflits entre les factions au sein de l'État-Parti. Si l'implantation de puissances territoriales, comme l'alliance formée entre Becamex et le Comité populaire de Binh Duong, a permis de stabiliser les stratégies métropolitaines, les conflits au sein du Parti influencent de manière déterminante le développement de Hô Chi Minh Ville.

⁸²³ Entretien du 4 août 2017 avec Monsieur L., président de l'Association immobilière de Hô Chi Minh Ville (entretien co-organisé avec Thai Son PHAM et Truc Quynh ĐOAN).

⁸²⁴ Vũ Lê, « Giá đất Cơn Giò tăng cao nhất TP HCM » [La croissance du prix des terrains de Cơn Gio est la plus importante parmi les districts de Hô Chi Minh Ville], *VNExpress*, 13/02/2018.

La montée en puissance de Vingroup est à l'origine d'un conflit entre la faction libérale menée par l'ancien Premier Ministre Nguyễn Tân Dũng (deux mandats entre 2006 et 2016) et celle du secrétaire général du Parti Nguyễn Phú Trọng, qui est connu pour ses positions conservatrices. La défaite de ce premier en 2016 a conduit à l'effondrement de son camp, qui compte plusieurs groupes d'intérêts puissants. Parmi les figures proches de Nguyễn Tân Dũng, Phung Ngoc Khanh, qui était en 2016 le PDG de l'entreprise M & C, et a investi dans certains projets d'envergure de Hồ Chí Minh Ville⁸²⁵. L'entreprise a investi plusieurs centaines de millions de dollars dans la construction de l'immeuble M & C dès 2005. Situé en plein centre-ville, l'immeuble de 41 étages devait être le plus grand gratte-ciel de Hồ Chí Minh Ville à son achèvement prévu en 2011 (**photo 28**).

Photo 28. L'immeuble abandonné M & C en plein centre de Hồ Chí Minh Ville



Sources : Bình Nguyễn, « Tòa nhà cao thứ 3 Sài Gòn sẽ hồi sinh sau gần 10 năm ‘đắp chiếu’? » [La construction du troisième plus grand immeuble de Saigon sera poursuivie après dix ans de suspens], *Zing News*, 26/05/2017.

Pour plusieurs raisons, le projet a pourtant été abandonné. D'une part, l'entreprise M & C a été considérablement affaiblie par la crise mondiale de 2008, ce qui l'a empêché de poursuivre la construction de l'immeuble. D'autre part, la défaite de Nguyễn Tân Dũng

⁸²⁵ Entretien du 10 janvier 2019 avec Madame N., architecte et ancienne cadre à l'entreprise M & C (entretien co-organisé avec Marie GIBERT-FLUTRE et Truc Quynh ĐOAN).

en 2016 a permis de révéler plusieurs pratiques de corruption commises par cette entreprise. En janvier 2019, Phung Ngoc Khanh est traduit devant la justice pour des soupçons d'abus de confiance et de détournement de fonds. Sans la protection de Nguyễn Tân Dung, l'entreprise M & C s'est complètement effondrée. À l'arrivée de Vingroup, une entreprise proche du camp de Nguyễn Phú Trọng, le développement urbain de Hồ Chí Minh Ville a connu un tournant. Vingroup s'empare désormais des terrains stratégiques et se lance dans le développement de plusieurs projets d'envergure, parmi lesquelles figure le gratte-ciel Landmark 81. Ce projet, initialement investi par M & C, est aujourd'hui le marqueur de la puissance de Vingroup à Hồ Chí Minh Ville.

Les conflits politiques au sein de l'État-Parti ont conduit à une redéfinition de la stratégie métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville. Alors que les programmes officiels restent inchangés, le Comité populaire de la ville-province entretient de nouvelles relations avec des groupes d'intérêts émergents. Conditionnées par les conflits politiques, les stratégies de développement sont constamment réorientées, ce qui ne permet pas d'assurer un développement stable et cohérent de cette région urbaine.

Si les provinces exercent leur pouvoir au service de la spéculation et des groupes d'intérêts, la population semble exclue des processus décisionnels. La coexistence entre gouvernance métropolitaine et démocratie locale devient aujourd'hui un enjeu fondamental de la métropolisation⁸²⁶.

Dans le contexte d'une décentralisation partielle, le renforcement du pouvoir politique des habitants locaux n'est guère suffisant face aux acteurs économiques proches des autorités. Hormis les représentants d'îlots, qui sont soumis aux orientations du Parti, aucune instance populaire ne participe de manière formelle aux processus décisionnels. La consultation populaire dans le cadre de projets de développement reste artificielle, ce qui place l'intérêt des entreprises et de l'État devant celui de la population locale.

D'après les résultats de l'enquête menée dans le cadre du projet Binh Duong Liveable City en 2017, la population locale est particulièrement ignorée dans les processus décisionnels. Les autorités locales ne procèdent qu'à la diffusion des informations les plus basiques concernant les projets d'aménagement urbain lors des réunions organisées à titre symbolique par ces premières. Dans la plupart des cas, les revendications populaires vis-à-vis des méfaits des promoteurs ne sont pas prises en compte

⁸²⁶ Lefevre, Christian, Roseau, Nathalie, Vitale, Tommaso, « Les défis de la gouvernance métropolitaine », in C. Lefevre, N. Roseau et T. Vitale, dir., *De la ville à la métropole : les défis de la gouvernance*, Paris, L'Œil d'Or, 2013, p. 21-34.

par les autorités. Certains habitants de Binh Duong éprouvent un mécontentement croissant envers la province, qui tend dans plusieurs cas à ignorer l'opinion publique en court-circuitant les procédures de négociation et de concertation.

Dans le cas de la région de Hô Chi Minh Ville, l'absence de mécanismes de gouvernance participative provoque dans plusieurs cas des vagues de contestation populaire. Du projet de la ville nouvelle de Thu Thiêm (Hô Chi Minh Ville) à celui de l'aéroport de Long Thanh (Đông Nai), les problèmes sociaux se multiplient sous l'effet des opérations d'accaparement foncier et de délogement. Face au mécontentement populaire, les autorités ne jouent qu'un rôle d'intermédiaire dans les négociations entre la population et les promoteurs. La mise en place de quelques rares politiques inclusives comme le développement de logements sociaux se heurte également à de multiples obstacles : manque de financement, spéculation, pratiques de corruption de fonctionnaires locaux... Malgré une omniprésence dans les discours officiels, l'achèvement d'une « société juste » ne peut guère exister sous l'effet des politiques inégalitaires des autorités.

Les couches les plus favorisées de la population s'opposent de plus en plus aux autorités publiques. Les travailleurs migrants, mis en marge des politiques sociales et exploités par les entreprises, ont commencé à adopter des mesures de revendication de plus en plus radicales. La mobilisation ouvrière, qui se traduit en général par la multiplication de grèves dans les zones industrielles, a atteint son paroxysme lors des manifestations anti-chinoises de 2014. En mai 2014, la plate-forme mobile de forage Hai Yang 981 est entrée dans une zone maritime contestée en mer de Chine du Sud. Les premières manifestations, organisées principalement par les intellectuels et les dissidents du régime, ont éclaté dans les grandes villes du pays et attiré des milliers de citoyens. Le 13 mai, une série de manifestations ont éclaté dans les zones industrielles de Binh Duong, où les ouvriers ont protesté contre les entreprises chinoises, hongkongaises et taïwanaises. Dans plusieurs zones industrielles, les ouvriers sont entrés dans les usines, ont détruit des équipements de production et agressé des cadres étrangers. L'État a dû envoyer la police et l'armée à Binh Duong pour réprimer ce mouvement, ce qui a conduit à des centaines d'arrestations et de procès. Selon les autorités publiques, ce mouvement est l'œuvre de dissidents du régime, qui auraient même payé les ouvriers afin que ces derniers participent aux manifestations. Pourtant, ce mouvement a montré de multiples fractures entre la classe ouvrière et l'État-Parti.

Premièrement, les manifestations ouvrières de Binh Duong traduisent non seulement le sentiment anti-chinois chez les Vietnamiens mais aussi le mécontentement croissant de la classe travailleuse envers les entreprises étrangères. Soutenues par les autorités locales, ces

entreprises, dont une partie importante est chinoise, hongkongaise et taïwanaise, n'hésitent plus à mettre en place des mesures visant à exploiter les ouvriers, allant de salaires injustes à l'emploi de la violence physique et verbale par certains cadres étrangers dans les usines. Lors des émeutes de 2014, les actes de violence à l'encontre des entreprises étrangères ont été l'expression directe de l'exaspération des ouvriers.

Deuxièmement, les mouvements ouvriers participent à remettre en question les politiques de développement de l'État. Si les politiques d'industrialisation sont mises en place dans l'objectif de favoriser les entreprises, les syndicats locaux, qui sont censés protéger les ouvriers, ne jouent qu'un rôle symbolique, voire contre-productif. Selon les témoignages de certains ouvriers⁸²⁷, les syndicalistes sont toujours absents lors des grèves autonomes et dans des négociations avec les entreprises. En 2014, les syndicats ont communément appelé les ouvriers à ne pas participer aux émeutes, en accusant les chefs du mouvement de travailler pour les dissidents du régime⁸²⁸. Lors des grèves, les ouvriers ont élu des représentants, qui coordonnent les mouvements et participent aux négociations avec les entreprises. Le renforcement de l'autonomie des ouvriers laisse sous-entendre non seulement l'incapacité de l'État à encadrer de la population, mais aussi l'émergence de nouvelles forces contestataires indépendantes, qui peuvent remplacer les syndicats traditionnels. L'immobilisme de l'État dans la protection des ouvriers illustre le caractère peu inclusif des politiques publiques. Face aux mouvements contestataires, qui attirent la classe ouvrière et emploient de plus en plus des méthodes violentes, l'État perd sa légitimité, ce qui le pousse à repenser ses politiques sociales.

La structure de gouvernance métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville reste aujourd'hui inachevée dans la conception, inerte dans la mise en place et inégalitaire dans la pratique. De la région économique clé du Sud à la Région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, le manque de cohérence dans la formulation des politiques métropolitaines se traduit non seulement par une fragmentation du développement régional mais aussi par une accentuation des inégalités territoriales préexistantes et par l'exclusion de la population de l'appareil décisionnel. À l'heure de la métropolisation, le développement de la région de Hô Chi Minh Ville incarne un processus spatialement fragmentaire, économiquement instable et socialement inégalitaire.

⁸²⁷ Entretien du 2 février 2015 avec les locataires du dortoir X dans le sous-district Linh Trung (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville).

⁸²⁸ Entretien du 2 février 2015 avec les locataires du dortoir X dans le sous-district Linh Trung (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville).

Conclusion

Hô Chi Minh Ville, anciennement dénommé Saigon, joue un rôle fondamental dans la construction du territoire du Sud du Vietnam. Dès le XIX^e siècle, la ville marchande de Saigon-Cholon est devenue la capitale économique des territoires méridionaux du royaume d'Annam, en s'appuyant sur ses atouts productifs — qui sont liés aux divers secteurs artisanaux, aux proto-industries et au commerce maritime — et sur sa localisation stratégique reliant le delta du Mékong aux provinces du Centre-Sud. Il est important de saisir le rôle des héritages historiques dans la configuration contemporaine de la région de Hô Chi Minh Ville. Au cours du XIX^e siècle, Saigon-Cholon a vu son rôle s'accroître dans la construction régionale, conduisant à la satellisation des provinces voisines. À partir des années 1870, la colonisation française a marqué un tournant dans l'aménagement territorial de Saigon et de ses provinces voisines. La construction d'édifices publics, de nouveaux quartiers résidentiels, d'un réseau de voirie moderne et d'infrastructures de canalisation a transformé en profondeur le paysage urbain de cette ville et de leurs provinces voisines.

À partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, le développement des grandes villes vietnamiennes comme Saigon (faisant partie de l'actuelle ville-province de Hô Chi Minh Ville), Biên Hoa (faisant partie de l'actuelle province de Đông Nai) et Thu Dầu Môt (faisant partie de l'actuelle province de Binh Duong) se caractérise par un double mouvement de recomposition urbaine. Alors que les projets d'aménagement menés par les autorités coloniales ont contribué à leur donner l'image de villes modernes et soigneusement planifiées, les quartiers péricentraux et périphériques se sont eux inscrits dans un développement peu contrôlé et autoproduit, principalement mené par les habitants. À partir de cette période, la construction régionale du Sud du Vietnam se caractérise désormais par une satellisation des provinces voisines autour de Saigon-Cholon, sous l'effet du poids urbano-économique prédominant de cette dernière. Grâce à son secteur industriel et ses complexes portuaires modernes, Saigon-Cholon a polarisé pendant la période coloniale les flux de marchandises et de main-d'œuvre et a transformé les provinces voisines en arrière-pays fournisseurs de matières premières. À partir de l'indépendance du Sud-Vietnam en 1954, cette configuration monocentrique a déterminé la construction régionale de la région saïgonnaise jusqu'à la réunification du pays en 1975.

Pendant la guerre du Vietnam, les grandes villes de la République du Sud-Vietnam se sont développées rapidement au rythme de la croissance de la population urbaine, qui représente 43 % de la population nationale en 1975. Dans le cadre de la lutte contre les forces révolutionnaires, le déplacement forcé des paysans vers les grandes villes, orchestré par les autorités sudistes, ne s'accompagne pourtant pas par de politiques adéquates de relogement. En l'absence de mesures d'aménagement, Saigon a vu les taudis se multiplier dans ses périphéries, où se généralisent la pauvreté et les activités informelles.

Alors que la politique de développement urbain souffre de nombreuses lacunes, le régime sudiste a mis en place des politiques d'industrialisation conduisant à la reconfiguration de l'appareil productif national. Les nouvelles activités industrielles se sont principalement concentrées autour de Saigon et dans les villes voisines comme Biên Hoa et Vung Tau. À l'opposé de l'industrialisation lourde menée par le régime nordiste, le secteur industriel du Sud-Vietnam s'appuie principalement sur les filières légères comme le textile et les biens de consommation. À la fin de la guerre du Vietnam en 1975, une dorsale industrialo-urbaine s'est formée entre Saigon, le pôle manufacturier de Biên Hoa et la ville logistico-portuaire de Vung Tau. L'interdépendance des provinces voisines vis-à-vis de Saigon pendant cette période s'inscrit dans une logique de satellisation et d'interdépendance économique.

Notre recherche porte sur le processus de construction régionale entamé à partir de la fin des années 1980 lors de la mise en place des réformes du *Đôì Moi* (Renouveau). L'introduction d'une industrialisation globalisée et de nouveaux mécanismes de production urbaine — à savoir les projets immobiliers et d'infrastructures d'envergure — a permis à la plus grande région urbaine du Vietnam de poursuivre sa trajectoire de développement, qui a été interrompue par les politiques de désurbanisation menées entre 1975 et 1986. Notre recherche se centre sur la relation entre l'industrialisation globalisée, l'urbanisme de projet et l'urbanisation autoproduite dans le processus de recomposition socio-spatiale et fonctionnelle des périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville.

Le cas de la région de Hô Chi Minh Ville a permis non seulement d'illustrer la rapidité du développement au Vietnam, mais aussi de révéler des dynamiques de circulation transnationale de modèles de production urbaine et de planification. Dans l'objectif d'analyser ces caractéristiques, notre recherche s'inscrit dans une démarche transversale consistant à analyser les processus de recomposition métropolitaine à plusieurs échelles spatiales, allant des îlots d'habitations aux axes transprovinciaux. En centrant l'analyse sur les provinces économiquement avancées de Hô Chi Minh Ville, de Đông Nai, de

Binh Duong et de Ba Ria Vung Tau, nous avons pu montrer que l'émergence de la plus grande région urbaine du Vietnam se caractérise par une diversité de modèles de développement, ayant pour point de convergence l'industrialisation et l'urbanisme de projet. Ces modèles se distinguent les uns des autres principalement par la spécificité des relations tissées entre les autorités publiques et les acteurs économiques privés. Face à la montée en puissance des provinces, les logiques de gouvernance au Vietnam évoluent en profondeur. Les provinces tendent à négocier avec Hanoi une marge de liberté plus importante dans les domaines de la gestion budgétaire et de l'élaboration des stratégies de développement. L'interdépendance entre ces échelons de pouvoir reste profonde. Ainsi, les factions au sein de l'État-Parti continuent d'exercer des influences sur les dirigeants locaux. L'arrivée au pouvoir d'une faction peut conduire à des changements au sein de l'organigramme du pouvoir des provinces, ainsi que dans la conception des stratégies de développement local.

En l'absence de mécanismes de coordination régionale, les autorités provinciales construisent leurs propres stratégies de développement, qui ont conduit à une mise en concurrence entre les quatre provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville. La construction régionale représente l'un des axes principaux de notre travail. Sous l'effet de la mise en concurrence entre les provinces, le poids dominant de la ville-province de Hô Chi Minh Ville est aujourd'hui de plus en plus remis en question. Les provinces de Đông Nai, de Binh Duong et de Ba Ria Vung Tau forment de nouveaux corridors de développement, qui contournent la métropole de Hô Chi Minh Ville. La création de ces axes de développement, qui s'inscrivent dans la plupart des cas dans des initiatives de coopération bilatérale entre deux provinces, contribue à fragmenter la construction régionale au sud du Vietnam.

À l'heure de la métropolisation, de nouveaux enjeux sociaux, environnementaux et de gouvernance émergent. Face à ces difficultés, comment les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville peuvent-elles réconcilier le développement économique, la protection de l'environnement et les projets sociaux ? À l'interface entre l'émergence métropolitaine, la concurrence interprovinciale et les faiblesses structurelles des modèles de développement, les périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville se présentent comme l'un des meilleurs objets géographiques permettant de révéler les spécificités de la métropolisation au Vietnam.

Les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville : la juxtaposition de paysages urbains représentatifs de modes de développement contrastants

Le rôle de l'industrialisation globalisée et de l'urbanisme de projet dans la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville se traduit fondamentalement par des transformations paysagères et spatiales observées dans les périphéries émergentes. L'émergence de nouvelles formes urbaines dans le cadre des projets de promotion immobilière et foncière a permis d'éclairer le rôle de la circulation transnationale de certains modèles d'urbanisation sous l'effet de la mondialisation.

L'urbanisation autoproduite, principalement menée par la population locale, joue toujours un rôle fondamental dans la trajectoire urbaine de la région de Hô Chi Minh Ville. À l'heure de l'industrialisation globalisée, les périphéries de cette région connaissent une nouvelle vague d'urbanisation accélérée, qui a conduit à une multiplication des quartiers résidentiels autoproduits et populaires. En parallèle des maisons-compartiments, qui sont considérées comme l'un des éléments clés du paysage des villes vietnamiennes, de multiples dortoirs locatifs apparaissent dans les secteurs périphériques des zones industrielles. À l'interface entre les zones industrielles et les secteurs résidentiels, les dortoirs s'opposent aux maisons-compartiments par leur caractère architecturalement monotone et par leur organisation spatio-fonctionnelle simplifiée. Ces deux formes urbaines emblématiques jouent un rôle déterminant dans la densification horizontale des périphéries industrielles des grandes villes vietnamiennes. L'urbanisation autoproduite et peu planifiée transgresse dans de nombreux cas les normes de construction, ce qui conduit à l'émergence d'un paysage urbain, caractérisé par une extrême diversité architecturale et par une organisation spatiale désordonnée.

À l'heure de l'intégration de l'économie régionale dans les circuits mondialisés, de nouvelles formes urbaines s'introduisent au sein des périphéries métropolitaines. L'industrialisation globalisée conduit directement à la création de zones industrielles dont le fonctionnement et l'organisation spatiale se démarquent des secteurs résidentiels limitrophes. L'arrivée des promoteurs privés conduit quant à elle à une multiplication des projets immobiliers dans les périphéries des grandes villes de la région. Des maisons-compartiments modernisées aux condominiums en passant par les villas de standing, les projets immobiliers se juxtaposent aux quartiers au développement autoproduit et aux zones industrielles. L'opposition entre la planification soignée des projets immobiliers et le développement autoproduit peu contrôlé des quartiers préexistants se trouve aujourd'hui au

cœur du façonnement du paysage urbain de la région de Hô Chi Minh Ville. Si les acteurs non étatiques (population, promoteurs) jouent un rôle croissant dans le développement du secteur du logement, les autorités publiques ont réussi à maintenir leur monopole dans le domaine des infrastructures techniques.

La montée en puissance des provinces économiquement avancées se traduit par la mise en place de multiples projets d'infrastructures d'envergure, allant des autoroutes à grande vitesse, de la modernisation des réseaux routiers intra-urbains à la construction de premières lignes de métro de Hô Chi Minh Ville. La réalisation des projets d'infrastructures d'envergure s'inscrit dans la construction d'une vitrine métropolitaine. Dépassant l'urbanisation peu contrôlée et majoritairement horizontale, les pôles urbains de la région construisent, en s'appuyant sur l'urbanisme de projet et sur les infrastructures d'envergure, l'image de villes modernes, verticales et orientées vers les nouveaux secteurs clés tels que le tertiaire supérieur et les nouvelles technologies.

Au rythme de l'avancement des projets immobiliers, la région de Hô Chi Minh Ville connaît aujourd'hui une recomposition spatiale, sociale et fonctionnelle accélérée. Dotés de leviers financiers, les promoteurs s'emparent des quartiers au développement autoproduit. Le tissu bâti de ces derniers, principalement horizontal et architecturalement diversifié, se transforme en profondeur avec la construction de nombreux projets immobiliers. La transformation matérielle des périphéries émergentes de la région témoigne de l'apparition de nouvelles dynamiques relationnelles. De la marginalisation des habitants locaux dans les processus décisionnels au renforcement de l'alliance formée entre les autorités publiques et les promoteurs, la diversité et la complexité des relations tissées entre les acteurs du développement est l'une des spécificités propres à la métropolisation de cette région urbaine.

De nouveaux équilibres public-privé et la diversification de stratégies de jeux d'acteurs

Sous l'effet de la libéralisation de l'économie nationale, les acteurs économiques privés jouent un rôle fondamental dans le développement des zones industrielles et du marché foncier et immobilier. Face à l'avènement des promoteurs-investisseurs, l'État tend à préserver son rôle de pilotage dans l'économie nationale. Comme les programmes nationaux, incarnant une vision technique héritée de l'époque socialiste, deviennent de plus en plus obsolètes face aux dynamiques de libéralisation et de mondialisation, les autorités provinciales cherchent à construire de nouvelles alliances avec les acteurs privés, ce qui permet à l'État de rester actif dans l'économie de marché. Le renforcement de l'alliance

public-privé conduit par ailleurs à la marginalisation des acteurs civils dans les processus décisionnels.

Le pouvoir public, s'organisant en une myriade d'échelons et d'agences gouvernementales déconcentrées, se trouve aujourd'hui face à une impasse institutionnelle. Les logiques de la planification héritées de l'époque socialiste ne s'adaptent plus aujourd'hui à la libéralisation économique et à l'urbanisation rapide et de plus en plus complexifiée. Face à cette difficulté, les autorités locales transforment les mécanismes de planification en outils de négociations avec l'État central et avec les acteurs économiques, d'où vient la création des alliances public-privé. Bénéficiant des intérêts économiques générés par l'industrialisation et par la promotion foncière et immobilière, les autorités locales modifient délibérément les schémas directeurs dans l'objectif de faciliter l'implantation de projets menés par les entreprises. Des négociations et des accords dont certains se situent à la limite de la légalité sont entamés entre les autorités et les entreprises. Le renforcement de cette alliance n'est pourtant pas sans conséquence. La modification des schémas directeurs locaux contribue à fragmenter le développement local, ce qui conduit à l'émergence de problèmes de surcharge des infrastructures et de congestion urbaine.

Si la formation des alliances entre les autorités locales et les entreprises devient un phénomène de plus en plus généralisé dans les périphéries émergentes, certaines provinces comme Binh Duong tendent à institutionnaliser leurs relations avec les acteurs économiques. Dans le cas de Binh Duong, le comité populaire intègre la société publique Becamex dans les processus décisionnels et charge cette dernière de la réalisation de divers mégaprojets de développement. Le dynamisme politico-économique du couple Comité populaire de Binh Duong-Becamex est un exemple emblématique mettant en évidence l'implication de l'État dans l'économie nationale. À l'heure de la libéralisation, de nouvelles firmes privées comme Vingroup émergent et s'emparent des secteurs industriel et de la promotion immobilière, tout en recevant le soutien des autorités publiques. Dotées de leviers politiques et de ressources financières importantes, les firmes nationales comme Becamex et Vingroup sont capables même d'influer les stratégies de développement. Si ce phénomène contribue certes au développement économique, celui-ci conduit à la généralisation des pratiques de *lobbying* voire de corruption.

Au sein de l'État central, les factions, qui s'associent à différents groupes d'intérêts, cherchent à prendre le contrôle du Parti. Les conflits générés par ces factions se déclinent au niveau local où ils génèrent deux conséquences principales. À l'arrivée au pouvoir d'une faction, les dirigeants locaux proches du camp vaincu sont dans plusieurs cas évincés de

l'organigramme des comités populaires de provinces. Si plusieurs dignitaires obtiennent des postes à importance symbolique au sein d'agences gouvernementales ou dans une autre province, certains sont condamnés à la suite de la révélation des affaires de corruption et d'abus de pouvoir dans le cadre des campagnes de règlement de compte mené par la faction vainqueur. Le renouvellement des organigrammes du pouvoir local conduit à des changements dans les orientations de développement des provinces. Les nouveaux groupes d'intérêts proches du camp vainqueur s'emparent de l'appareil productif national. L'arrivée au pouvoir de Nguyễn Phú Trọng, Secrétaire général du Parti, a conduit par exemple au renforcement du pouvoir de Vingroup, ainsi qu'à la marginalisation des entreprises proches de l'ancien Premier Ministre Nguyễn Tân Dung. Doté de leviers politiques et financiers importants, Vingroup a aujourd'hui réussi à s'emparer du marché foncier et immobilier de Hồ Chí Minh Ville. Comment le montre le cas de Vingroup, l'État-Parti ne peut plus s'appuyer sur son pouvoir politique officiel pour maintenir son influence sur les échelons locaux. Les dirigeants du Parti utilisent désormais des firmes proches du pouvoir dans l'objectif de remodeler le développement local.

Dans un contexte d'intégration de l'économie régionale aux circuits mondialisés, de nouveaux acteurs de développement émergent. En parallèle des investisseurs étrangers qui s'adaptent au système vietnamien en élaborant des relations étroites avec les autorités, les consultants étrangers jouent un rôle décisif dans la circulation transnationale de modèles de développement. Dans la course à la croissance, les provinces de la région de Hồ Chí Minh Ville commencent à mettre en place des stratégies visant à appliquer de nouveaux modèles de développement, comme la ville intelligente et les nouvelles technologies, dans le développement local. En apportant leurs connaissances et leurs expériences internationales, les consultants nationaux et étrangers participent activement à la conception de ces stratégies. L'implication de ces nouveaux acteurs contribue principalement à décloisonner le développement régional, ce qui permet aux provinces à la fois d'accélérer leur intégration dans la mondialisation et de trouver de nouvelles stratégies concurrentielles face à leurs voisins.

Confinée à la marge par les autorités publiques, la population joue pourtant un rôle fondamental dans l'économie locale, notamment dans les domaines du logement locatif, du commerce et des services de base. Les acteurs civils locaux participent à l'appareil décisionnel local dans le cadre des comités de gestion des îlots d'habitations et des organismes associatifs, qui sont strictement encadrés par les autorités supérieures. Situés dans les couches les plus défavorisées de la population, les migrants et les travailleurs

informels ne disposent pas de pouvoirs suffisants permettant de faire remonter leurs revendications aux échelons supérieurs des pouvoirs publics. Ces laissés-pour-compte doivent recourir à des stratégies informelles. Grâce à des stratégies allant des pots-de-vin destinés aux fonctionnaires locaux à la mobilisation des réseaux locaux de migrants et d'ouvriers, les habitants les plus défavorisés parviennent tant bien que mal à améliorer leurs conditions de vie et de travail. Malgré certaines améliorations, la majorité de cette population vit dans une précarité résidentielle, qui s'ajoute à une discrimination administrative en provenance des autorités publiques. Alors qu'une partie des habitants locaux parviennent à s'enrichir grâce à la libéralisation économique, les inégalités socio-économiques se creusent rapidement et deviennent aujourd'hui l'un des enjeux sociaux fondamentaux des périphéries émergentes des grandes villes vietnamiennes.

L'émergence de la région de Hô Chi Minh Ville se caractérise non seulement par des processus de transformation extrêmement rapides et de plus en plus complexifiés mais aussi par une redéfinition des rôles et des dynamiques des acteurs impliqués. La formation des alliances public-privé a mis en évidence non seulement la montée en puissance des promoteurs-investisseurs en tant qu'acteur du développement principal, mais aussi l'adaptabilité remarquable des autorités publiques. L'émergence d'un capitalisme de connivence comme force motrice de la métropolisation conduit pourtant à de multiples conséquences sociales et politiques. La marginalisation des acteurs civils et la généralisation des pratiques de *lobbying* voire de corruption contribuent à fragiliser le développement régional tout en mettant en cause la durabilité des politiques publiques.

Les nouveaux corridors urbano-industriels transprovinciaux comme outil de la mise en concurrence entre les pôles de développement

En l'absence d'un mécanisme efficace de coordination régionale, les quatre provinces les plus développées — à savoir Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau — élaborent des stratégies distinctes dans le double objectif de favoriser la croissance économique et de préserver leurs pouvoirs politiques. La mise en concurrence entre ces puissances locales apparaît comme la conséquence principale de ces stratégies. La concurrence interprovinciale au sein de la région de Hô Chi Minh Ville semble un phénomène dont les formes et les modalités varient selon les stratégies élaborées par les provinces.

Les stratégies de concurrence s'appuient sur l'élaboration de nouvelles orientations sectorielles pour les appareils productifs locaux. Parmi les stratégies élaborées, celles de Hô Chi Minh Ville et de Binh Duong représentent deux cas emblématiques. Alors que les deux provinces cherchent communément à promouvoir les secteurs des nouvelles technologies et de la promotion immobilière, Binh Duong a choisi d'élargir son secteur manufacturier exportateur en créant de nouvelles zones industrielles. Dans ses stratégies, Hô Chi Minh Ville concentre quant à elle ses efforts dans le tertiaire supérieur et dans la promotion immobilière. En adoptant des stratégies de développement divergentes, les provinces renforcent leurs propres atouts économiques. Ces orientations sectorielles conduisent à l'élaboration de nouvelles stratégies d'urbanisation. De la ville nouvelle de Binh Duong au mégaprojet de Thu Thiêm (Hô Chi Minh Ville), de nouveaux pôles urbains et économiques émergent en tant que moteur de la métropolisation des provinces de la région.

Dans le domaine de l'aménagement urbain, les provinces se lancent dans la course à la construction de vitrines métropolitaines comme marqueur de leur modernité et de leur attractivité. De secteurs résidentiels entièrement planifiés et construits par les promoteurs privés à de nouveaux centres d'affaires, les périphéries, où les réserves foncières restent abondantes, permettent aux provinces de la région de Hô Chi Minh Ville d'attirer les investisseurs. Dans l'objectif de favoriser la promotion foncière et immobilière, les provinces construisent de nouvelles infrastructures techniques. Si les nouveaux axes routiers permettent de relier les secteurs nouvellement développés aux centres préexistants, les projets d'envergure comme le futur aéroport international de Long Thanh (province de Đông Nai) ont vocation à devenir de nouvelles centralités métropolitaines contribuant à l'intégration internationale de l'ensemble de la région.

Grâce à leurs nouveaux atouts métropolitains, les provinces de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau entrent en concurrence avec la métropole de Hô Chi Minh Ville qui était resté jusque-là l'acteur dominant de la construction régionale. Dans l'objectif de préserver leurs intérêts, les provinces ont dans certains cas créé des obstacles contre leurs voisins. La concurrence entre Hô Chi Minh Ville et la province émergente de Binh Duong représente un exemple emblématique montrant le caractère multiforme de la concurrence interprovinciale. En ralentissant la modernisation des routes en direction de Binh Duong, la métropole de Hô Chi Minh Ville cherche à contenir le développement de sa voisine. Alors que le caractère déloyal de cette stratégie est certes incontestable, son efficacité est pourtant prouvée. Hô Chi Minh Ville et Binh Duong

évoluent aujourd'hui selon deux orientations sectorielles différentes et construisent de nouveaux axes de développement.

Si aucun mécanisme de gouvernance métropolitaine ne permet d'assurer la coordination régionale, les provinces entretiennent dans certains cas des coopérations bilatérales, ce qui conduit à l'émergence de nouveaux axes interprovinciaux de développement : l'axe logistico-portuaire de Đông Nai-Ba Ria Vung Tau, l'axe Binh Duong-Đông Nai suivant l'autoroute My Phuoc-Tân Van, l'axe de développement industriel de Binh Duong-Binh Phuoc. Il s'agit principalement de liens de complémentarité technique dans lesquels les dynamiques de développement entre les provinces s'appuient sur le partage des infrastructures techniques, industrielles, et des secteurs logistiques. À part ces liens de complémentarité technique, aucun projet de développement d'envergure n'a été lancé entre les provinces, ce qui met en évidence la fragmentation de l'émergence métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville.

Alors que l'appareil productif régional était durant les années 1990 centralisé autour de la métropole de Hô Chi Minh Ville, l'émergence de nouveaux axes de développement depuis les années 2000 a marqué la montée en puissance des provinces voisines. Le renforcement du pouvoir compétitif des provinces émergentes s'appuie à la fois sur l'élargissement de leur secteur industriel et sur la création de nouvelles centralités urbaines telles que les villes nouvelles. La construction des corridors industrialo-logistiques reliant ces provinces émergentes s'inscrit dans une logique de contournement vis-à-vis de Hô Chi Minh Ville. Dotés de leurs propres appareils de production industrielle et d'infrastructures modernes, ces territoires deviennent aujourd'hui de nouveaux pôles de développement, ce qui met en évidence de l'émergence d'un polycentrisme régional.

La métropolisation, un processus générateur d'inégalités territoriales, de ségrégations sociales et de dégradations environnementales

Les périphéries urbaines de la région de Hô Chi Minh Ville témoignent d'une ségrégation socio-spatiale accentuée sous l'effet de l'industrialisation et de l'urbanisme de projet. La juxtaposition entre les zones industrielles, les quartiers au développement autoproduit et les zones urbaines nouvelles conduit à une séparation entre les catégories de citoyens. Les zones urbaines nouvelles sont principalement destinées aux citoyens issus de la classe moyenne et moyenne supérieure. Faute de capacités financières, les ouvriers et les travailleurs informels n'ont aucun accès à ces projets immobiliers. La ségrégation socio-spatiale se décline

également à l'échelle micro-locale au sein d'un quartier au développement autoproduit. Si les axes principaux et certains espaces bien aménagés accueillent des citoyens issus de la classe moyenne, la majorité de la classe modeste loge dans des dortoirs situés au fond de ruelles étroites.

Au sein de l'aire métropolitaine, les inégalités territoriales se creusent entre les villes nouvelles et leurs périphéries, entre les districts industriels et urbains et les territoires ruraux, entre les espaces desservis par les axes de communication et les marges enclavées. Au sein des provinces, le développement n'est jamais un phénomène territorialement homogène. Les districts les plus développés, qui sont majoritairement intégrés à la dorsale urbano-industrielle de la région, se trouvent au cœur des stratégies de développement. Les territoires ruraux et éloignés des pôles de croissance restent en marge de l'industrialisation et de l'urbanisation.

L'industrialisation globalisée et l'urbanisme de projet contribuent non seulement à accentuer les inégalités territoriales, mais aussi à provoquer de nombreux problèmes sociaux. Si la précarité chez les ouvriers employés des zones industrielles reste toujours l'une des lacunes de l'industrialisation, l'avancement des fronts d'urbanisation conduit à l'éviction des populations « indésirables ». L'alliance public-privé tissée entre les autorités et les promoteurs cherche à accaparer les terrains disponibles au moindre prix possible. Imposant des indemnités insuffisantes, les promoteurs soutenus par les autorités procèdent au délogement des habitants concernés par leurs projets immobiliers. Repoussés vers les périphéries lointaines des villes de la région, les habitants délogés voient leur vie socio-économique brisée. Si certains essaient tant bien que mal de se reconstruire, d'autres tombent dans la pauvreté et dans le chômage.

Les politiques de développement peu durable mises en place par les provinces ne parviennent également pas à résoudre les problèmes sociaux. Les provinces de la région développent aujourd'hui leurs propres programmes de développement de logements sociaux. Répondant aujourd'hui à une partie minime des demandes, ces complexes de logements sociaux se caractérisent aussi par des insuffisances en termes de qualité de construction et d'équipements techniques et sociaux. Les projets de logement sociaux sont par ailleurs menacés par la spéculation, qui les rend inaccessibles aux classes modestes.

Afin de stimuler la croissance économique, les politiques de développement tolèrent la spéculation, les groupes d'intérêts et les pratiques de passe-droit commises par les promoteurs. La spéculation génère des bulles immobilières et foncières qui conduisent principalement à une hausse artificielle et excessive des prix des terrains et des logements.

Si les bulles immobilières et foncières représentent une réelle menace pouvant conduire à l'effondrement du marché régional, les prix artificiellement élevés rendent les logements de plus en plus inaccessibles à la population. Considérée par les autorités et entrepreneurs comme un moteur du secteur de l'immobilier, la spéculation reste aujourd'hui l'un des problèmes centraux, ce qui met en évidence le caractère fragile et paradoxal du développement de la région de Hô Chi Minh Ville.

Le manque de durabilité des politiques de développement se traduit également par l'émergence de nouveaux problèmes environnementaux. Au gré de l'industrialisation, les problèmes de pollution de l'air de l'eau et du sol par les déchets et par les eaux usées se multiplient. L'urbanisation excessive conduit quant à elle à l'aggravation des problèmes d'inondation et de congestion urbaine. En l'absence de politiques adéquates en matière environnementale et de planification, les conditions de vie des habitants des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville se dégradent continuellement. Au risque d'entraver la croissance économique, les autorités publiques placent les problèmes environnementaux et de congestion urbaine en arrière-plan de leurs stratégies de développement, ce qui se traduit par l'absence de mesures d'aménagement ciblant ces faiblesses.

En espace de moins de 30 ans, la région de Hô Chi Minh Ville est devenue aujourd'hui le plus grand pôle urbano-industriel du Vietnam. L'émergence de cette région urbaine s'appuie fondamentalement sur une industrialisation globalisée, sur un développement urbain privatisé et sur la construction de multiples infrastructures métropolitaines. Les dynamiques d'acteurs observées dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville sont représentatives de l'émergence d'un système de production urbaine hybride réunissant les acteurs publics et les promoteurs privés dans des stratégies conjointes. Malgré un développement remarquable, les provinces de la région de Hô Chi Minh Ville se heurtent à plusieurs limites : des stratégies d'industrialisation et d'urbanisation déséquilibrées, des politiques publiques peu inclusives, des inégalités sociales accentuées et des dégradations environnementales. Les structures de gouvernance régionale, placées *de facto* sous la tutelle de l'État central, ne jouent aucun rôle significatif dans la coordination régionale. En l'absence d'un mécanisme efficace de gouvernance métropolitaine, le développement de la région de Hô Chi Minh Ville se fragmente au gré des politiques de concurrence mises en place par les provinces membres. Les provinces émergentes de Binh Duong, de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau entretiennent aujourd'hui de nouvelles relations d'interdépendance, qui se traduisent par la formation de corridors de

développement. Inscrits dans une logique de complémentarité technique, ces corridors contournent les pôles urbains et industrialo-logistiques de la métropole de Hô Chi Minh Ville. La configuration spatio-fonctionnelle de cette région, longtemps marquée par le poids dominant de la ville-province, se voit transformée par l'apparition de nouveaux pôles de croissance dans les périphéries. Sous l'effet de la mise en concurrence entre les provinces, un polycentrisme régional émerge et conduit à de nouvelles dynamiques de recomposition métropolitaine.

Pilotées par la concurrence, les provinces doivent employer leurs ressources foncières au service des promoteurs immobiliers et des zones industrielles, ce qui contribue à la généralisation des pratiques spéculatives. Ce développement urbano-industriel peu contrôlé et inefficacement coordonné par les autorités génère systématiquement des problèmes de congestion urbaine, de désarticulation sociale et de dégradation environnementale. La mise en place de nouveaux modèles plus responsables s'inscrit-elle dans une réorientation permettant à la région de résoudre les problèmes préexistants ? Mais ces dynamiques peuvent-elles réellement échapper au cercle vicieux de la spéculation et des groupes d'intérêts ? En l'absence d'une volonté des pouvoirs publics permettant d'ajuster les mécanismes économiques et institutionnels préexistants, la région de Hô Chi Minh Ville semble loin d'un modèle de développement permettant de réconcilier la croissance économique, la protection environnementale et la société.

Le développement de l'agglomération de Hô Chi Minh Ville est l'un des exemples emblématiques montrant la relation étroite entre l'industrialisation et l'urbanisme de projet dans la métropolisation des régions urbaines émergentes. Le développement de projets immobiliers, de zones industrielles et d'infrastructures techniques d'envergure, mené par les provinces, contribue à faire évoluer l'architecture régionale. À l'heure de la décentralisation, les pouvoirs locaux émergent et cherchent à négocier avec l'État central, dans l'objectif de préserver leur autonomie décisionnelle. Sous l'effet des dynamiques locales de développement, qui se traduisent à la fois par la concurrence et par le renforcement des liens d'interdépendance entre les provinces, la région de Hô Chi Minh Ville émerge en tant que pôle métropolitain national et joue un rôle déterminant dans l'intégration du Vietnam à l'économie mondiale. Notre recherche portant sur la construction de la région de Hô Chi Minh Ville a eu le souci de révéler les spécificités de la métropolisation au Vietnam, un processus récent, accéléré et conditionné par le contexte socio-économique et politique particulier du pays. Cet exemple permet également de consolider le champ de recherche sur la métropolisation dans les pays émergents, notamment en Asie. Dans le contexte

contemporain du développement rapide du Vietnam, ce travail peut contribuer non seulement à élargir le terrain de recherche, qui est jusque-là principalement centré sur les plus grands pôles métropolitains du pays mais aussi à enrichir le corpus scientifique portant sur les thématiques métropolitaines relatives au monde urbain d'Asie.

Annexes

Annexe 1. La trame des entretiens réalisés auprès des représentants locaux (chefs d'îlots d'habitations, responsables des associations de masse)

- La composition du comité de gestion d'îlot d'habitations/association interrogées (nombre de responsables, hiérarchie et répartition de responsabilités)
- La relation avec la population locale
 - Le rôle des comités de gestion d'îlots d'habitations lors des projets d'aménagement urbain (élargissement des ruelles, modernisation du réseau de canalisation...)
 - Le rôle des comités locaux lors des négociations avec les promoteurs immobiliers (indemnisation, relogement...)
 - La relation entre les comités locaux et les migrants (entraide, discrimination, indifférence...)
- La relation avec les sous-districts
 - La stratégie des comités et les associations locales permettant à la fois de protéger l'intérêt des habitants et de répondre aux attentes des sous-districts
 - La stratégie permettant aux comités locaux d'obtenir des aides financières des sous-districts
- Les mesures mises en place pour améliorer les conditions de vie des habitants
 - Insécurité
 - Collecte de déchets
 - Pollution
 - Espaces publics dédiés aux habitants (aires de jeux pour les enfants, espaces verts...)

Annexe 2. La trame des entretiens réalisés auprès des représentants des sous-districts, des districts et des départements techniques associés

- La relation avec les autorités provinciales (faire remonter les revendications, négocier pour obtenir plus d'aides financières...)

- La relation avec les promoteurs immobiliers (employer les départements techniques au service des promoteurs, négociations dans le cadre des projets immobiliers...)
- La relation avec les entreprises qui investissent dans les zones industrielles (notamment dans le domaine environnemental : gestion des déchets et des eaux usées, émission de gaz toxiques...)
- L'avis sur la stratégie de développement urbano-industriel des provinces
- La prise de position vis-à-vis des districts et des sous-districts voisins (concurrence, coopération, coexistence...)
- Pour les districts et les sous-districts de Binh Duong, la prise de position des autorités locales vis-à-vis de la société Becamex.

Annexe 3. La trame des entretiens réalisés auprès des cadres de la société Becamex

- La relation avec la province de Binh Duong
- Les nouvelles stratégies de développement élaborées à partir des années 2000 (la zone urbano-industrielle, la ville intelligente, la région intelligente)
- Le programme de développement du secteur du logement social (concept, progrès, faiblesses...)
- La ville nouvelle de Binh Duong (concept, progrès, faiblesses, solutions)

Annexe 4. La trame des entretiens réalisés auprès des promoteurs immobiliers

- La stratégie de développement et de concurrence (quels sont les districts aujourd'hui visés par les promoteurs ?)
- Procédures de planification, d'approbation et d'investissement des projets immobiliers
- La relation avec les autorités locales (districts et sous-districts) lors de la construction d'une zone urbaine nouvelle
- La relation avec les autorités provinciales et nationales (soutien technique et politique)
- L'avis sur la spéculation et sur les zones urbaines « fantômes »

Annexe 5. Les observations et les enquêtes complémentaires réalisées auprès des habitants locaux

- Entre janvier et mars 2015 : enquêtes (entretiens et questionnaires) réalisées auprès des ouvriers migrants dans les dortoirs locatifs des districts 9 et de Thu Đức de Hô Chi Minh Ville
- Entre mars et août 2016 :
 - Hô Chi Minh Ville : les districts 9 et de Thu Đức
 - Binh Duong : les districts de Di An et de Thuận An, et la ville nouvelle de Binh Duong
 - Đông Nai : la ville nouvelle de Nhon Trach et la ville de Biên Hoa et les secteurs voisins
- Entre mars et septembre 2017 :
 - Hô Chi Minh Ville : les districts 2, 9 et de Thu Đức
 - Binh Duong : les districts de Di An et de Thuận An, la ville de Thu Dầu Môt, et la ville nouvelle de Binh Duong, la ville nouvelle industrielle de My Phuoc
 - Đông Nai : la ville nouvelle de Nhon Trach
- Entre juin et septembre 2018 :
 - Hô Chi Minh Ville : les districts 2 et de Thu Đức
 - Binh Duong : la ville nouvelle de Binh Duong
 - Đông Nai : la ville nouvelle de Nhon Trach
 - Ba Ria Vung Tau : les secteurs situés à proximité du complexe portuaire Thi Vai-Cai Mep, les villes de Ba Ria et de Vung Tau

Sources et références bibliographiques

Entretiens

Hô Chi Minh Ville

Chercheurs et consultants

Entretien du 3 mars 2016 avec Madame L., fonctionnaire à l'Institut de planification du Sud.

Entretien du 4 avril 2016 avec Monsieur C., fonctionnaire à l'Institut de recherche pour le développement de Hô Chi Minh Ville.

Entretien du 3 mars 2017 avec Monsieur N., chercheur associé à l'Académie des sciences sociales du Sud.

Entretien du 20 avril 2017 avec Monsieur T., enseignant-chercheur à la Faculté des études économiques de l'Université nationale de Hô Chi Minh Ville.

Entretien du 29 mai 2017 avec Monsieur N., enseignant-chercheur à l'Université des économies de Hô Chi Minh Ville.

Promoteurs immobiliers et entreprises industrielles

Entretien du 4 août 2017 avec Monsieur L., président de l'Association immobilière de Hô Chi Minh Ville (entretien co-organisé avec Thai Son PHAM et Truc Quynh ĐOAN)

Entretien du 7 août 2017 avec Monsieur P., directeur financier de l'entreprise Lucky Star.

Entretien du 27 août 2017 avec Monsieur T., chef de projet à la société du BTP Hoa Binh Group.

Entretien du 27 août 2018 avec Monsieur N., cadre supérieur à la société immobilière Phu Cuong (entretien co-organisé avec Hoang Tung VU et Truc Quynh ĐOAN).

Entretien du 10 janvier 2019 avec Madame N., architecte et ancienne cadre à l'entreprise M & C (entretien co-organisé avec Marie GIBERT-FLUTRE et Truc Quynh ĐOAN).

Autorités locales

Entretien du 5 mai 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au Comité de gestion des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville (Hepza).

Entretien du 14 juillet 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2.

Entretien du 20 juillet 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire au département de la Planification urbaine et de l'architecture de Hô Chi Minh Ville.

Entretien du 18 août 2017 avec Monsieur T., fonctionnaire au service de gestion urbaine du district 2.

Entretien du 21 août 2017 avec Monsieur V., directeur adjoint du service de gestion urbaine du district de Thu Đức.

Binh Duong⁸²⁹

Chercheurs et consultants

Entretien du 6 juin 2017 avec Monsieur B., fonctionnaire au Bureau des statistiques de Binh Duong.

Entretien du 15 juin 2017 avec Monsieur M., ancien directeur de l'Institut de planification de Binh Duong.

Réunion du 8 août 2017 avec les fonctionnaires du département de la Recherche et de la technologie de Binh Duong en charge de la gestion du projet Binh Duong Liveable City.

Réunion du 24 août 2017 avec les chercheurs et les fonctionnaires membres du projet Binh Duong Liveable City.

Entretien du 29 juin 2018 avec Monsieur Đ., enseignant-chercheur et rapporteur du projet Binh Duong Liveable City.

Becamex

Entretien du 6 juin 2017 avec Monsieur X., architecte-consultant hollandais chez Becamex.

Entretien du 9 juin 2017 avec Monsieur Đ., directeur du projet de la ville nouvelle de Binh Duong de Becamex.

⁸²⁹ Co-organisés avec Thai Son PHAM et Truc Quynh DOAN, tous les entretiens et réunions dans cette section ont été réalisés dans le cadre du projet Binh Duong Liveable City. *Du*

Entretien du 20 juin 2017 avec Monsieur H., architecte en chef de Becamex.

Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur L., directeur de la stratégie de Becamex.

Entretien du 29 juin 2017 avec Monsieur T., consultant singapourien engagé par Becamex en charge du projet de la ville nouvelle de Binh Duong.

Entretien du 29 juin 2017 avec Monsieur H., cadre et responsable du département des logements sociaux de Becamex.

Entretien du 4 juillet 2017 avec Monsieur N., cadre et responsable du complexe de logements sociaux de Hoa Loi de Becamex (ville nouvelle de Binh Duong).

Entretien du 4 juillet 2017 avec Monsieur N., cadre et responsable du complexe de logements sociaux de Đinh Hoa de Becamex (ville nouvelle de Binh Duong).

Entretien du 22 juillet 2017 avec les agents immobiliers chargés du projet de la zone urbaine nouvelle Midori Park (ville nouvelle de Binh Duong) de Becamex-Tokyu.

Autorités locales

Entretien du 20 mai 2017 avec Monsieur L., fonctionnaire au Comité populaire du district de Di An.

Entretien du 6 juin 2017 avec Monsieur N., fonctionnaire au service de gestion urbaine de la ville de Thu Dầu Môt.

Entretien du 9 juin 2017 avec les responsables des îlots d'habitations du sous-district Phu Cuong (ville de Thu Dầu Môt).

Entretien du 12 juin 2017 avec Madame Th., fonctionnaire et directrice du cabinet du président du Comité populaire du district de Tân Uyên.

Entretien du 12 juin 2017 avec le comité de gestion de l'îlot d'habitations 3 du secteur My Phuoc 2 de la ville nouvelle de My Phuoc (district de Bêl Cat).

Entretien du 12 juin 2017 avec Monsieur T. et Monsieur Th., responsables d'un îlot d'habitations du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên).

Entretien du 15 juin 2017 avec le comité de gestion de l'îlot d'habitations 3 du secteur My Phuoc 2 de la ville nouvelle de My Phuoc (district de Bêl Cat).

Entretien du 16 juin 2017 avec Madame D., fonctionnaire et directrice adjointe du cabinet du président du Comité populaire du district de Di An.

Entretien du 16 juin 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations 8 du sous-district Uyên Hung (district de Tân Uyên).

Entretien du 22 juin 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations 8 du sous-district Phu Cuong (ville de Thu Dầu Môt).

Entretien du 26 juin 2017 avec Monsieur N., chef de l'îlot d'habitations Binh Duc 1 du sous-district Lai Thiêu (district de Thuân An).

Entretien du 27 juin 2017 avec Monsieur N., un responsable de l'îlot d'habitations Binh Minh du sous-district Di An (district de Di An).

Entretien du 27 juin 2017 avec Monsieur H., chef de l'îlot d'habitations Thông Nhất du sous-district Di An (district de Di An).

Entretien du 4 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu (district de Thuân An).

Entretien du 4 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Minh 2 du sous-district Di An (district de Di An).

Entretien du 5 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Thông Nhất 2 du sous-district Di An (district de Di An).

Entretien du 11 juillet 2017 avec les responsables de l'îlot d'habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu (district de Thuân An).

Entretien du 29 juin 2018 avec Monsieur C., fonctionnaire chargé de la gestion du centre politico-administratif de Binh Duong (ville nouvelle de Binh Duong).

Textes de loi consultés

Décision 367/QĐ-TTg/1996, Décision 367 du Premier Ministre sur l'approbation du projet de la zone urbaine nouvelle de Thu Thiêm (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville) : *quyết định 367/QĐ-TTg/1996 phê duyệt quy hoạch xây dựng khu đô thị mới Thủ Thiêm, huyện Thủ Đức, thành phố Hồ Chí Minh do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 323/QĐ-TTg/1996, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur de la ville nouvelle de Nhon Trach, province de Đông Nai : *quyết định 323/QĐ-TTg/1996 phê duyệt quy hoạch tổng thể đô thị mới Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 44/QĐ-TTg/1998, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la Région économique clé du Sud jusqu'en 2010 : *quyết định 44/QĐ-TTg/1998 phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh*

tế xã hội Vùng trọng điểm phía Nam giai đoạn từ nay đến năm 2010 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.

Décision 4421/QĐ-UB-CN/2000, Décision du Président du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du projet de la zone de technologies informatiques de Quang Trung : *quyết định số 4421/QĐ-UB-CN/2000 của chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố về việc xây dựng Công viên phần mềm Quang Trung.*

Décision 452/QĐ-TTg/2002, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du projet de développement et de commercialisation de la zone industrielle de My Phuoc, province de Binh Duong : *quyết định 452/TTg/2002 thành lập và phê duyệt dự án đầu tư xây dựng và kinh doanh hạ tầng kỹ thuật khu công nghiệp Mỹ Phước, tỉnh Bình Dương do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 164/QĐ-UB/2003, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur la promulgation du cadre juridique pour l'indemnisation des terrains et des biens récupérés dans le cadre du projet du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong : *quyết định 164/QĐ-UB/2003 về việc ban hành khu bồi thường đất thuộc dự án Khu liên hợp công nghiệp-dịch vụ-đô thị Bình Dương do Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương ban hành.*

Décision 912/QĐ-TTg/2005, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du projet d'investissement et de développement du complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong : *quyết định số 912/QĐ-TTg ngày 01/9/2005 của Thủ tướng Chính phủ v/v phê duyệt Đề án tổng thể đầu tư và phát triển Khu liên hợp công nghiệp - dịch vụ - đô thị Bình Dương.*

Décision 126/QĐ-UBND/2006, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur le transfert du développement et de la gestion du projet de complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong : *quyết định 126/QĐ-UBND/2006 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương về việc bàn giao dự án Khu liên hợp công nghiệp – dịch vụ và đô thị Bình Dương.*

Décision 15/QĐ-TTg/2007, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la province de Ba Ria Vung Tau pour la période 2006-2015 avec les orientations pour 2020 : *quyết định 15/QĐ-TTg/2007 phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2006 - 2015, định hướng đến năm 2020 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 81/QĐ-TTg/2007, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 : *quyết định 81/QĐ-TTg/2007 phê duyệt "quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Bình Dương đến năm 2020" do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 2793/QĐ-UBND/2008, Décision du Comité populaire de la province de Binh Phuoc sur l'approbation du schéma directeur de la zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc : *quyết định số 2793/QĐ-UBND/2008 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước về việc phê duyệt đồ án quy hoạch chi tiết KCN Becamex – Bình Phước.*

Décision 2421/QĐ-UBND/2009, Décision du Comité populaire de la province de Đông Nai sur l'approbation du programme de développement du secteur industriel de la ville de Biên Hòa jusqu'en 2015 avec les orientations pour 2020 : *quyết định 2421/QĐ-UBND/2009 phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp trên địa bàn thành phố Biên Hòa đến năm 2015, có tính đến năm 2020.*

Décision 24/QĐ-TTg/2010, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur révisé de Hồ Chí Minh Ville jusqu'en 2025 : *quyết định 24/QĐ-TTg/2010 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025.*

Décision 3165/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/2000 de la ville nouvelle de Thủ Thiêm (district 2) : *quyết định 3165/QĐ-UBND/2012 phê duyệt đồ án điều chỉnh cục bộ quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 khu đô thị mới Thủ Thiêm, quận 2 do thành phố Hồ Chí Minh ban hành.*

Décision 6664/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation de la phase II du programme de développement de la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville : *quyết định số 6664/QĐ-UBND/2012 Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh về duyệt Đề án Đầu tư xây dựng giai đoạn II, Khu Công nghệ cao thành phố Hồ Chí Minh.*

Décision 1701/QĐ-UBND/2012, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 : *quyết định số 1701/QĐ-UBND/2012 về việc phê duyệt đồ án Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.*

Décision 568/QĐ-TTg/2013, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation de la révision du programme de développement du secteur de transport de Hồ Chí Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 : *quyết định 568/QĐ-TTg/2013 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 3247/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement du secteur du transport de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 : *quyết định 3247/QĐ-*

UBND/2013 phê duyệt quy hoạch tổng thể giao thông vận tải tỉnh Bình Dương đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030.

Décision 3281/QĐ-UBND/2013, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement révisé du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025 : *quyết định 3281/QĐ-UBND/2013 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển công nghiệp tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025.*

Décision 880/TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement de l'industrie du Vietnam jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 : *quyết định 880/TTg/2014 phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 252/TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique de la Région économique clé du Sud jusqu'en 2020 avec les perspectives pour 2030 : *quyết định 252/TTg/2014 phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 do thủ tướng chính phủ ban hành.*

Décision 1037/QĐ-TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement du secteur portuaire du Vietnam jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 : *quyết định 1037/QĐ-TTg/2014 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 2130/QĐ-TTg/2014, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur la promotion de la ville de Ba Ria au grade de ville de second rang dépendante de la province de Ba Ria Vung Tau : *quyết định 2130/QĐ-TTg/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc công nhận thành phố Bà Rịa là đô thị loại II trực thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.*

Décision 2357/UBND/2014, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du programme de développement foncier du district de Tân Giò jusqu'en 2020 : *quyết định 2357/UBND/2014 duyệt quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2011-2015) của huyện Tân Giò, thành phố Hồ Chí Minh.*

Décision 4290/QĐ-UBND/2014, Décision du Comité populaire de Binh Duong sur l'approbation du programme de développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030 : *quyết định số 4290/QĐ-UBND/2014 về việc phê duyệt Chương trình phát triển nhà ở tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.*

Décision 1885/QĐ-UBND/2015, Décision du Comité populaire de la province de Binh Duong sur l'approbation du schéma directeur 1/10 000 de Bèn Cat jusqu'en 2030 avec

les orientations pour 2050 : *quyết định 1885/QĐ-UBND/2015 phê duyệt đồ án quy hoạch chung xây dựng (tỷ lệ 1/10.000) đô thị Nam Bến Cát đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 do tỉnh Bình Dương ban hành.*

Décision 5501/QĐ-UBND/2015, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du schéma directeur 1/500 du secteur deltaïque au sud de la ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2) : *quyết định số 5501/QĐ-UBND/2015 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 Vùng Châu thổ phía Nam thuộc Khu đô thị mới Thủ Thiêm, Quận 2.*

Décision 734/QĐ-TTg/2015, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du programme de développement socio-économique révisé de la province de Đông Nai jusqu'en 2020 avec des orientations pour 2025 : *quyết định 734/QĐ-TTg/2015 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Đồng Nai đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2015 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 1943/QĐ-BGTVT/2016, Décision du ministère du Transport du Vietnam sur la publication de la liste des ports maritimes du Vietnam en 2016 : *quyết định 1943/QĐ-BGTVT/2016 công bố danh mục bến cảng thuộc cảng biển Việt Nam do Bộ giao thông vận tải ban hành.*

Décision 455/QĐ-TTg/2016, Décision du Premier Ministre du Vietnam sur l'approbation du schéma directeur de la ville nouvelle de Nhon Trach, province de Đông Nai jusqu'en 2035 avec les orientations pour 2050 : *quyết định 455/QĐ-TTg/2016 phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung đô thị mới Nhon Trach, tỉnh Đồng Nai đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050 do Thủ tướng Chính phủ ban hành.*

Décision 6179/QĐ-UBND/2017, Décision du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur l'approbation du programme visant à appliquer le concept de ville intelligente dans le développement de Hồ Chí Minh Ville pour la période entre 2017 et 2020, avec des visions pour 2025 : *quyết 6179/QĐ-UBND/2017 về phê duyệt đề án "xây dựng thành phố Hồ Chí Minh trở thành đô thị thông minh giai đoạn 2017-2020, tầm nhìn đến năm 2025".*

Décret 192/CP/1994, Décret du gouvernement du Vietnam sur la promulgation du mécanisme de gestion des zones industrielles : *ngị định 192/CP/1994 ban hành quy chế khu công nghiệp.*

Directive 05/CT-UBND/2017, Directive du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur le programme de développement socio-économique et budgétaire de 2018 de Hồ Chí Minh Ville : *chỉ thị 05/CT-UBND/2017 về xây dựng kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2018 do ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh ban hành.*

Programme 1309/KH-UBND/2014, Programme du Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville sur la stratégie de développement socio-économique de Hồ Chí Minh Ville jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025 : *kế hoạch 1309/KH-UBND/2014 thực hiện quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025*.

Résolution 29/QH14/2016, Résolution de l'Assemblée nationale du Vietnam sur la répartition du budget de l'État pour 2017 : *ngị quyết 29/QH14/2016 về phân bổ ngân sách trung ương năm 2017 do Quốc hội ban hành*.

Résolution 54/QH14/2017, Résolution de l'Assemblée nationale du Vietnam sur la mise en place d'un mécanisme spécifique de développement pour Hồ Chí Minh Ville : *ngị quyết 54/QH14/2017 về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh do Quốc hội ban hành*.

Résolution 10/NQ-HĐND/2018, Résolution du Conseil populaire de Hồ Chí Minh Ville sur le programme de développement du secteur du logement pour la période 2016-2025 : *ngị quyết 10/NQ-HĐND/2018 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về chương trình phát triển nhà ở Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2025*.

Rapports d'étude et d'expertise, schémas directeurs et programmes de développement

Becamex, *Đề án xây dựng nhà ở an sinh xã hội Becamex (giai đoạn 1 : 2011-2015)* [Programme de développement du modèle de logements sociaux Becamex (phase 1 : 2011-2015)], Thu Dầu Môt, publications de Becamex, 2011, 80 p.

Becamex, *Binh Duong New City Masterplan 2014 Review*, Thu Dầu Môt, Becamex, 20 p.

Becamex, *Binh Duong Navigator 2021 Đề án phát triển kinh tế - xã hội Bình Dương, triển khai mô hình hợp tác Ba Nhà, hướng tới Đô thị Thông minh* [Binh Duong Navigator 2021. Programme de développement socio-économique de Binh Duong, mise en place du modèle de coopération « 3 acteurs » et construction de la ville intelligente], Thu Dầu Môt, publication du Comité populaire de Binh Duong, 2016, 53 p.

Bogle, James E., *Dialectics for Urban Proposals for the Saigon Metropolitan*, Washington, United States Agency for International Development, 1972, 159 p.

Centre de recherche sur l'habitat et sur l'immobilier de Binh Duong, *Chương trình phát triển nhà ở tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030* [Programme de développement du secteur du logement de la province de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du Comité populaire de Binh Duong, 2014, 134 p.

Département de la Construction de Hồ Chí Minh Ville, *Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025* [Schéma directeur de Hồ Chí Minh Ville jusqu'en 2025], Hồ Chí Minh Ville, publication du département de la Construction, 2010, 147 p.

Département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, *Quy hoạch phát triển công nghiệp tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025* [Programme de développement du secteur industriel de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2025], Thu Dầu Môt, publication du département de l'Industrie et du commerce de Binh Duong, 2013, 136 p.

Département de la Construction de Binh Duong, *Quy hoạch chung xây dựng Đô thị Bình Dương đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [Schéma directeur de Binh Duong jusqu'en 2020 avec les orientations pour 2030], Thu Dầu Môt, publication du département de la Construction, 2012, 485 p.

Département des zones économiques, *Báo cáo tổng kết hoạt động các mô hình khu công nghiệp, khu kinh tế* [Rapport sur l'exploitation des modèles de zones industrielles et de zones économiques], Hanoi, ministère de la Planification et de l'investissement, 2017, 42 p.

Fonds monétaire international, *Vietnam. Transition to a Market Economy*, Hanoi, the International Monetary Fund in Vietnam, 1996, 72 p.

Heng, Chye Kiang et Low, Boon Liang, *Binh Duong New City, Vietnam. Master Plan Review and Urban Design*, Thu Dầu Môt, Becamex, 127 p.

Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2009, 237 p.

Institut de planification du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh* [Schéma directeur de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, publication du ministère de la Construction, 2017, 505 p.

Institut national de planification urbaine et rurale, *Chương trình phát triển đô thị tỉnh Đồng Nai giai đoạn đến năm 2020 và giai đoạn 2021-2030* [Programme de développement urbain de la province de Đồng Nai jusqu'en 2020 et pour la période 2021-2030], Biên Hoa, publication du Comité populaire de Đồng Nai, 2014, 175 p.

Institut de planification urbaine et rurale du Sud, *Quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Đồng Nai đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050* [Schéma directeur de la province de Đồng Nai jusqu'en 2030 avec les orientations pour 2050], Biên Hoa, publication du département de la Construction de Đồng Nai, 2013, 252 p.

Ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, *Báo cáo môi trường nước mặt 2012* [Rapport sur l'état des ressources hydriques 2012], Hanoi, ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement, 2012, 117 p.

Ministère des Ressources naturelles et de l'environnement, *Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia năm 2017* [Rapport national sur l'état de l'environnement], Hanoi, ministère des Ressources naturelles et de l'environnement, 2017, 185 p.

Pham, Thai Son et Doan, Truc Quynh, *Đề án phát triển thị trường bất động sản thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030* [Programme de développement du marché immobilier de Hồ Chí Minh Ville pour la période 2016-2020, avec les orientations pour 2025 et les perspectives pour 2030], Hồ Chí Minh Ville, département de la Construction de Hồ Chí Minh Ville, 2017, 459 p.

Pimhidzai, Obert, *Climbing the Ladder: Poverty Reduction and Shared Prosperity in Vietnam*, Washington, D.C., World Bank Group, 2018, 49 p.

Samad, Taimur, Hoang, Hoa Thi, Brhane, Meskerem, Mcvitty, Josephine Elizabeth *et al.*, *Vietnam - Affordable Housing : a Way Forward*, Washington D. C., World Bank Group, 2015, 148 p.

UNCTAD, *World Investment Report*, Genève, Nations Unies, 2004, 468 p.

Wurster, Bernardi & Emmons, *Thu Thiêm Peninsula Development Plan*, San Francisco, United States Agency for International Development, 1972, 78 p

Ouvrages généraux, articles, travaux de recherche

A

Ahmed, Iftekhar, Sager, Jalel et Vu, Cuong Lê, « Sustainable Low-Income Urban Housing in Vietnam: Context and Strategies », *Open House International*, 2010, 35, p. 56-65.

Albrecht, David, Hocquart, Hervé et Papin, Philippe, *Les acteurs publics locaux au cœur du développement urbain vietnamien. Moyens, limites et évolution de l'action publique locale*, Paris, AFD, coll. « Focales », 2010, 5, 140 p.

B

Ba Ria Vung Tau Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Ba Ria Vung Tau Province*, Vung Tau, Statistical Publishing House, 2016, 390 p.

Banister, Judith, *Vietnam Population Dynamics and Prospects*, Berkeley, Institute of East Asian Studies, University of California, 1993, 105 p.

Bassand, Michel, Joye, Dominique et Leresche, Jean-Philippe, « Les enjeux de la métropolisation », in J.-P. Leresche, D. Joye et M. Bassand, dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Publications du Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, p. 1-15.

Beresford, Melanie et McFarlane, Bruce, « Regional Inequality and Regionalism in Vietnam and China », *Journal of Contemporary Asia*, 1995, 1, p. 50-72.

Beresford, Melanie, « Doi Moi in Review: the Challenges of Building Market Socialism in Vietnam », *Journal of Contemporary Asia*, 2008, 2, p. 221-243.

Baye, Eric, Cusset Jean-Michel et Nguyen, Thiên Phu, « Relations Between International Consultants and the Local Engineering Force in Urban Infrastructures », in P. Gubry, F. Castiglioni, J.-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *The Vietnamese City in Transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 239-270.

Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2009 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2009, 292 p.

Binh Duong Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Binh Duong Province*, Binh Duong, Statistical Publishing House, 2016, 382 p.

Brunet, Roger, Ferras, Robert, et Théry, Hervé, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Montpellier, Reclus, 1992, 505 p.

Bui, Thi Nhung, « Managing Anti-China Nationalism in Vietnam: Evidence from the Media during the 2014 Oil Rig Crisis », *The Pacific Review*, 2016, 30, p. 169-187.

Bunnell, Tim, *Malaysia, Modernity and the Multimedia Super Corridor: a Critical Geography of Intelligent Landscapes*, Londres/New York, Routledge, 2004, 224 p.

Bunnell, Tim, Morshidi, Sirat et Barter, Paul, « Kuala Lumpur Metropolitan Area. A Globalizing City-Region », Londres, *Cities*, 2002, 5, p. 357-370.

C

Cao, Xuân Dung et Tran, Thi Anh Đào, « Transition et ouverture économique au Vietnam : une différenciation sectorielle », Paris, *Économie internationale*, 2005, 104, p. 27-43.

Chaléard, Jean-Louis, « Six périphéries métropolitaines en regard », in J-L. Chaléard, dir., *Métropoles aux Suds : le défi des périphéries ?*, Paris, Karthala, 2014, p. 7-32.

Chéron, Bénédicte, « Guerre et paix avec l'Occident : colonisation, guerre froide et indépendance », in B. Chéron, dir., *Le Viet Nam : des blessures de l'histoire à l'Asie du XXI^e siècle*, Paris, Jubilé, 2009, p. 39-65.

Cooper, Charles, « Les progrès économiques du Sud-Vietnam pendant la guerre », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 349-356.

Crosnier, Marie-Agnès et Lhomel, Édith, « Premier bilan des réformes économiques au Vietnam », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1991, 22, p. 59-68.

D

Deler, Jean-Paul et Kermel-Torrès, Doryan, « Industrialisation et expansion mégapolitaine : le corridor du littoral sud-est de Bangkok », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671-672, p. 7-27.

Di Méo, Guy, « La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques », *L'Information géographique*, 2010, 3, p. 23-28.

Dick, Howard W. et Rimmer, Peter, « Beyond the Third World City: the New Urban Geography of South-East Asia », Californie, *Urban Studies*, 1998, 35, p. 2303-2321.

Đô, Quynh Chi, *The Challenge from below: Wildcat Strikes and the Pressure for Union Reform in Vietnam*, Hong Kong, Hong Kong City University/Southeast Asia Research Center, coll. « Southeast Asia Research Center Working Papers », 18, 2008, 18 p.

Đô, Quynh Chi, « The Regional Coordination of Strikes and the Challenge for Union Reform in Vietnam Debate: Strikes and Union Reform in Vietnam », *Development and Change*, 2017, 5, p. 1052-1068.

Đô, Quynh Chi et Broek, Di van den, « Wildcat Strikes: a Catalyst for Union Reform in Vietnam? », *Journal of Industrial Relations*, 2013, 5, p. 783-799.

Đô, Thiên Anh Tuấn, *Phân cấp ngân sách ở Việt Nam : tình huống Hà Giang và TP.HCM* [Décentralisation budgétaire au Vietnam : le cas des provinces de Ha Giang et de

Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, Publications de la Fullbright University Vietnam, 2018, 26 p.

Doan, Mâu Tiệp, Trinh, Khắc Thâm, Gubry, Patrick et Jerrold, Huguet, *Migration spontanée vers Đông Nai et Vung Tau*, Hanoi, Éditions politiques nationales, 1996, 111 p.

Đông Nai Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Đông Nai Province*, Đông Nai, Statistical Publishing House, 2016, 374 p.

Douglass, Mike, « The "Developmental State" and the Newly Industrialised Economies of Asia », Californie, *Environment and Planning A*, 1994, 26, p. 543-566.

Douglass, Mike, *East Asian Urbanization: Patterns, Problems and Prospects*, Stanford, Asia/Pacific Research Center, coll. « Urban Dynamics of East Asia Research Project », 1998, 41 p.

Douglass, Mike, « From Global Intercity Competition to Cooperation for Liveable Cities and Economic Resilience in Pacific Asia », *Environment and Urbanization*, 2002, 1, p. 53-68.

Douglass, Mike et Ho, Kong Chong, « Globalisation and Liveable Cities: Experiences in Place-Making in Pacific Asia », Liverpool, *International Development Planning Review*, 2008, 3, p. 199-213.

Douglass, Mike et Huang, Liling, « Globalising the City in Southeast Asia: Utopia on the Urban Edge - the Case of Phu My Hung, Saigon », Penang, *International Journal of Asia Pacific Studies*, 2007, 3, p. 1-42.

Drakakis-Smith, David et Kilgour, Andrea, « Sustainable Urbanisation and Environmental Issues in Vietnam: an Overview », in W. N. Adger, P. M. Kelly et H. N. Nguyen, dir., *Living with Environmental Change: Social Vulnerability, Adaptation and Resilience in Vietnam*, Londres, Routledge, 2000, p. 213-233.

F

Fanchette, Sylvie, « Périurbanisation, libéralisation du marché foncier et villages d'artisans : le processus d'extension de Hanoi », Paris, *Espace géographique*, 2011, 40, p. 1-14.

Fanchette, Sylvie, « Quand l'industrie mondialisée rencontre l'industrie rurale : Hanoi et ses périphéries, Vietnam », Paris, *Autrepart*, 2014, 69, p. 93-110.

Fanchette, Sylvie, « Gestion foncière métropolitaine et confrontations entre société villageoise et État/province (delta du fleuve Rouge) », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 184-199.

Fanchette, Sylvie, « Urbanisation administrative, *in situ* et métropolitaine : les contradictions spatiales de la gouvernance territoriale au Vietnam », Paris, *Revue internationale des études du développement*, 2017, 231, p. 91-121.

Fauché, Christophe, « Croissance, État et marché dans le Viêt Nam du *Đổi Mới* », in S. Doyet et B. de Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2009, p. 247-280.

Fauveaud, Gabriel, « Produire la ville en Asie du Sud-Est. Les stratégies socio-spatiales des acteurs immobiliers à Phnom Penh, Cambodge », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, 486 p.

Felker, Greg B., « Southeast Asian Industrialisation and the Changing Global Production System », Londres, *Third World Quarterly*, 2003, 24, p. 255-282.

Firman, Tommy, « The Restructuring of Jakarta Metropolitan Area: a "Global City" in Asia », Londres, *Cities*, 1998, 15, p. 229-243.

Forbes, Dean, « Metropolis and Mega Urban Region in Pacific Asia », Hoboken, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 1997, 88, p. 457-468.

Franck, Manuelle, « Diffusion spatiale de l'urbanisation et de l'industrialisation et formation d'une région urbaine : le cas de Surabaya, en Indonésie », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671-672, p. 69-92.

Franck, Manuelle et Sanjuan, Thierry, « L'Asie, lieu de nouvelles formes de l'urbain », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 13-26.

Futaba, Ishizuka, « Economic Integration and Changes in Industrial Location in Vietnam », in I. Kuroiwa, dir., *Spatial Statistics and Industrial Location in CLMV: an Interim Report*, Chiba, Ide-Jetro, 2010, p. 1-30.

G

Gainsborough, Martin, *Changing Political Economy of Vietnam: the Case of Ho Chi Minh City*, Londres, Routledge Curzon, 2003, 188 p.

Gaschet, Frédéric et Lacour, Claude, « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'économie régionale & urbaine*, 2002, 1, p. 49-72.

Gavin, Jones et Douglass, Mike, *Mega-urban Regions in Pacific Asia: Urban Dynamics in a Global Era*, Singapour, Nus Press, 2008, 376 p.

- Gibert, Marie, « La ville coloniale : laboratoire de modernité en Asie du Sud-Est ? », in C. Laux et J-F. Klein, dir., *Les sociétés coloniales à l'âge des empires : Afrique, Antilles, Asie (années 1850-années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012, p. 267-280.
- Gibert, Marie, « Les ruelles de Hồ Chí Minh Ville, Việt Nam. Trame viaire et recomposition des espaces publics », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014, 675 p.
- Gibert, Marie, « Le carnet résidentiel au Vietnam : un instrument de peuplement entre contrainte et contournement », in V. Sala-Pala, C. Morel-Journel et F. Desage, dir., *Le peuplement comme politique(s)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014, p. 221-238.
- Gibert, Marie, « Déplacements forcés et renouvellement urbain à Hồ Chí Minh Ville », *L'espace politique*, 2014, 1, 18 p.
- Gibert, Marie et Segard, Juliette, « L'aménagement urbain au Vietnam, vecteur d'un autoritarisme négocié », *Justice spatiale-spatial justice*, 2015, 8, 25 p.
- Gironde, Christophe et Tessier, Olivier, « Việt Nam : les "nouveaux territoires" d'une modernisation inégalitaire », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 161-183.
- Goldblum, Charles, « Figures pionnières de la ville sino-coloniale en Asie du Sud-Est. Malacca, Penang et Singapour », Paris, *Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, 1994, 35-36, p. 121-140.
- Goldblum, Charles, « Le compartiment chinois ou le passé recomposé : facettes et enjeux de la requalification du centre ancien à Singapour », Cachan, *Les annales de la recherche urbaine*, 1996, 72, p. 68-78.
- Goldblum, Charles, « Configurations périphériques de la métropolisation asiatique : essai de synthèse », in J-L. Chaléard, dir., *Métropoles aux Suds : le défi des périphéries ?*, Paris, Karthala, 2014, p. 229-236.
- Goldblum, Charles, « Territoires de projets : l'Asie orientale à l'épreuve d'un nouveau "régime de production urbaine" », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 373-396.
- Goldblum, Charles et Frank, Manuelle, « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-Est », Paris, *L'espace géographique*, 2007, 3, p. 229-236.
- Goldblum, Charles, Frank, Manuelle et Taillard, Christian, « Villes secondaires et métropolisation en Asie du Sud-Est » in C. Goldblum, M. Franck et C. Taillard, dir., *Territoires de l'urbain en Asie du Sud-Est : métropolisations en mode mineur*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 9-24.

Goldblum, Charles, Peyronnie, Karine et Sisoulath, Bounleuam, « Figures de la transition urbaine en Asie du Sud-Est », in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 7-20.

Gollin, Douglas, Jedwab, Rémi et Vollrath, Dietrich, « Urbanization with and without Industrialization », Berlin, *Journal of Economic Growth*, 2016, 21, p. 35-70.

Gourou, Pierre. « La population rurale de la Cochinchine », Paris, *Annales de géographie*, 1942, 285, p. 7-25.

Gras, Pierre, « La fin du rêve colonial (1954-1965) », in P. Gras, dir., *Le temps des ports : déclin et renaissance des villes portuaires, 1940-2010*, Paris, Tallandier, 2010, p. 62.

Gubry, Patrick et Hô, Phong Linh, « Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh Ville et Hanoi », Paris, *Revue Tiers Monde*, 2010, 201, p. 107-129.

Guillot, Xavier, « Les élites professionnelles étrangères à Singapour : L'établissement urbain d'une migration haut de gamme », Cachan, *Les annales de la recherche urbaine*, 2003, 94, p. 71-80.

Guillot, Xavier, « Flux économiques, transferts d'expertises et production immobilière haut de gamme en Asie orientale », *Géocarrefour*, 2005, 3, p. 171-181.

Guillot, Xavier, « Singapour : l'urbanisation du Sud dans le prisme de la mondialisation », Paris, *Autrepart*, 2007, 41, p. 165-179.

Guillot, Xavier, « "Territorialiser". L'essor du marché privé du logement en Asie orientale : le cas de Singapour », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 237-259.

H

Ha, Thi Hông Vân, « Industrial Readjustment in Vietnam: Special Focus on the New 10 Year Socio-economic Development Strategy for 2011-2020 », in Y. Ueki et T. Bhongmakapat, dir., *Industrial Readjustment in the Mekong River Basin Countries: toward the AEC*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 163-204.

Haila, Anne, « Les institutions de régulation du domaine foncier à Singapour », Strasbourg, *Revue française d'administration publique*, 2003, 107, p. 421-432.

Harms, Erik, « Eviction Time in the New Saigon: Temporalities of Displacement in the Rubble of Development », *Cultural Anthropology*, 2013, 2, p. 344-368.

- Hémery, Daniel et Brocheux, Pierre, « Capitalisme colonial et développement (1858-1940) » in D. Hémery et P. Brocheux, dir., *Indochine : la colonisation ambiguë*, Paris, Découverte, 2001, p. 117-176.
- Henriot, Carine, « Villes nouvelles et redéploiement métropolitain à Shanghai. Les nouvelles périphéries urbaines chinoises », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Thierry Sanjuan, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2013, 441 p.
- Herbelin, Caroline, « Des habitations à bon marché au Viêt Nam. La question du logement social en situation coloniale », Marseille, *Moussons*, 2009, 13-14, p. 123-146.
- Herland, Michel, « Succès et incertitudes de la transition vietnamienne », Paris, *Revue économique*, 1998, 49, p. 303-320.
- Hervouet, Gérard et Thayer, Carlyle A., « Armée et Parti au Viêt-Nam : une symbiose au service de l'économie de marché », Québec, *Études internationales*, 2001, 32, p. 337-350.
- Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2011 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2012, 345 p.
- Hô Chi Minh City Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Hô Chi Minh City*, Hô Chi Minh Ville, Statistical Publishing House, 2016, 357 p.
- Hô, Hai Quang, « La formation du secteur de production capitaliste au Viêt Nam méridional (1859-1918) : la théorie des capitaux importés à l'épreuve des faits », Saint-Denis, *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 1985, 267, p. 223-244.
- Hoang, Phuoc Hiêp, « Quelques problèmes juridiques vietnamiens concernant les projets d'investissement sous forme de B.O.T. au Vietnam », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 873-881.
- Hogan, Trevor, Bunelle, Tim, Pow, Choon-Piew, Permanasari, Eka et Morshidi, Sirat, « Asian Urbanisms and the Privatization of Cities », Londres, *Cities*, 2012, 29, p. 59-63.
- Huynh, The Du, « The Misuse of Urban Planning in Ho Chi Minh City », Londres, *Habitat International*, 2015, 48, p. 11-19.
- Huynh, The Du, « Phu My Hung. New Urban Development in Ho Chi Minh City: only a Partial Success of a Broader Landscape », Doha, *International Journal of Sustainable Built Environment*, 2015, 1, p. 125-35.

I

Ishida, Akie, « Institutional Framework for Industrialization of Vietnam », in Đ. L. Vo et A. Ishida, dir., *Industrialization and Modernization in Vietnam toward 2000*, Tokyo, Publications of Institute of Developing Economies, 1996, p. 171-198.

Ishizuka, Futaba, *Vietnamese Local State-owned Enterprises (SOEs) at the Crossroads : Implications of SOE Restructuring at the Local Level*, Tokyo, Institute of Developing Economies, coll. « Ide Discussion Papers », 193, 2009, 28 p.

Ishizuka, Futaba, *Economic Restructuring and Regional Distribution of Enterprises in Vietnam*, Bangkok, Ide-Jetro, coll. « Ide-Jetro Discussion Papers », 293, 2011, 32 p.

J

Jung, Eugène, « Cochinchine », in E. Jung, dir., *Avenir économique de nos colonies*. 1^{er} volume. Indo-Chine, Afrique, Paris, Flammarion, 1908, p. 106-118.

K

Kaname, Akamatsu, « A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries », Chiba, *The Developing Economies*, 1962, 1, p. 3-25.

Kerkvliet, Benedict, « Agricultural Land in Vietnam: Markets Tempered by Family, Community and Socialist Practices », *Journal of Agrarian Change*, 2006, 6, p. 285-305.

Khawatmi, Asma, « Le compartiment à Hanoi : structure/usage/temporalité », in P. Clément et N. Lancret, dir., *Hanoi. Le cycle des métamorphoses. Formes architecturales et urbaines*, Paris, Éditions Recherches/Ipraus, 2001, p. 285-296.

Kim, Annette, « The Mixed-use Sidewalk: Vending and Property Rights in Public Space », Chicago, *Journal of the American Planning Association*, 2012, 3, p. 225-238.

Kim, Annette, *Sidewalk City : Re-mapping Public Space in Ho Chi Minh City*, Chicago, University of Chicago Press, 2015, 264 p.

Kleinen, John, « La comédie de l'État-parti. Le Viêt Nam depuis la réunification », Paris, *Raisons politiques*, 2001, 3, p. 37-54.

Koninck, Rodolphe de, *L'Asie du Sud-Est*, Paris, Armand Colin, 2012, 384 p.

L

Labbé, Danielle, *Land Politics and Livelihoods on the Margins of Hanoi, 1920-2010*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2014, 228 p.

Labbé, Danielle, *Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire Ivanhoé Cambridge (OIC), coll. « Les cahiers de la recherche de l'OIC », 2018, 24 p.

Labbé, Danielle, « Examining the Governance of Emerging Urban Regions in Vietnam: the Case of the Red River Delta », *International Planning Studies*, 2019, 24, p. 40-52.

Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Les "nouvelles zones urbaines" de Hanoi (Vietnam) : dynamiques spatiales et enjeux territoriaux », *Mappemonde*, 2017, 122, 17 p.

Labbé, Danielle et Musil, Clément, « Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism », *Urban Studies*, 2013, 51, p. 1146-1161.

Labrusse, Serge de, « L'industrialisation du Sud-Vietnam », Paris, *Politique étrangère*, 1961, 2, p. 139-152.

Langlet, Philippe et Quach-Langlet, Thanh-Tâm, *Atlas historique des six provinces du Sud du Vietnam : du milieu du XIX^e au début du XX^e siècle*, Paris, les Indes savantes, 2001, 287 p.

Langlet, Philippe et Quach-Langlet, Thanh Tâm, « Essor d'un nouveau dragon ? », in P. Langlet et T. T. Quach-Langlet, dir., *Introduction à l'histoire contemporaine du Viêt Nam : de la réunification au néocommunisme*, Paris, les Indes savantes, 2001, p. 117-204.

Lê, Ngoc Hoan, « Développement des infrastructures de transports et de communications. Projets prioritaires », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 907-911.

Lê, Thi Huong, « La population de Hô Chi Minh Ville », in P. Gubry, dir., *Population et développement au Vietnam*, Paris, Karthala, 2000, p. 263-284.

Lê, Van Cuong, Nguyen, Van Quy et Pham, Duong Hiên, « Un essai sur l'économie vietnamienne depuis 1975 », Paris, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 1988, 4, p. 101-116.

Lê Van, Cuong, Tran, Hai Hac et Tran, Thi Anh Đào, « L'économie vietnamienne de 1974 à 1994 », in J. Mazier et V. C. Lê, dir., *L'économie vietnamienne en transition : les facteurs de la réussite*, Paris, L'Harmattan, 1998, p. 19-54.

Lê, Van Thanh, « L'urbanisation », in P. Gubry, dir., *Population et développement au Vietnam*, Paris, Karthala, 2000, p. 219-242.

Lefevre, Christian, Roseau, Nathalie, Vitale, Tommaso, « Les défis de la gouvernance métropolitaine », in C. Lefevre, N. Roseau et T. Vitale, dir., *De la ville à la métropole : les défis de la gouvernance*, Paris, L'Œil d'Or, 2013, p. 21-34.

Leroy, Stéphane, « Sémantiques de la métropolisation », Paris, *L'Espace géographique*, 2000, 1, p. 78-86.

Lévy, Jacques, « Paris métropolitain. Réseaux et territoires de l'espace parisien », in J.-P. Leresche, D. Joye et M. Bassand, dir., *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Publications du Georg-Institut Universitaire Kurt Bosch, p. 57-73.

Lee, Daehee, « Ville de Sejong : une géopolitique de l'aménagement du territoire », Paris, *Hérodote*, 2011, 2, p. 174-182.

Louis, Augustin-Jean, « Intervention publique et développement à Hong Kong : un libéralisme en trompe-l'œil ? », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2004, 116-117, p. 209-233.

Luu, Van Đat, « Investissements étrangers en B.O.T », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 1997, 49, p. 869-871.

M

Malesky, Edmund, « Straight ahead on Red: How Foreign Direct Investment Empowers Subnational Leaders », Chicago, *The Journal of Politics*, 2008, 1, p. 97-119.

Malesky, Edmund, « Gerrymandering - Vietnamese Style: Escaping the Partial Reform Equilibrium in a Nondemocratic Regime », Chicago, *The Journal of Politics*, 2009, 1, p. 132-159.

Marcotullio, Peter et Lee, Yok-Shiu, « Urban Environmental Transitions and Urban Transportation Systems: a Comparison of the North American and Asian Experiences », Liverpool, *International Development Planning Review*, 2003, 25, p. 325-54.

May, Nicole, « L'aménagement du territoire et le système national urbain : de l'armature urbaine aux réseaux de villes », *Revue d'économie régionale & urbaine*, 1993, 5, p. 823-832.

McGee, Terry G., « Managing the Rural-Urban Transformation in East Asia in the 21st Century », Berlin, *Sustainability Science*, 2008, 3, p. 155-167.

McGee, Terry G., « The Emergence of "Desakota" Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in N. Ginsberg, B. Koppel et T.G. McGee, dir., *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1991, p. 3-25.

McGee, Terry G., *The Southeast Asian City: a Social Geography of the Primate Cities of Southeast Asia*, Oakland, Praeger, 1967, 204 p.

McGee, Terry G., *The Spatiality of Urbanization: the Policy Challenges of Mega-urban and Desakota Regions of Southeast Asia*, Bangi, Institute for Environment and Development, Universiti Kebangsaan Malaysia, 2009, 66 p.

McGee, Terry G., « The Urban Future of Vietnam Reconsidered », Tokyo, *The Journal of Ritsumeikan Geographical Society*, 2008, 12, p. 1-18.

McKenzie, Evan, *Privatopia: Homeowner Associations and the Rise of Private Residential Government*, New Haven, Yale University Press, 1996, 254 p.

Mellac, Marie, Fortunel, Frédéric, Dac Dan, Tran, *La réforme foncière au Vietnam : analyse des jeux d'acteurs et du processus de transformation des institutions aux échelons central et provincial*, Paris, Comité technique « Foncier et développement », 2010, 195 p.

Merlin, Pierre, *Les villes nouvelles. Urbanisme régional et aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1969, 381 p.

Miao, Pu, *Public Places in Asia Pacific Cities: Current Issues and Strategies*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 2001, 391 p.

Musil, Clément et Perset, Morgane, *Le financement des infrastructures de transport à Hô Chi Minh Ville (Vietnam) : les outils, les innovations et les défis*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 2, 2014, 19 p.

Musil, Clément et Simon, Charles, *Building an Ambitious Public Transport System in Ho Chi Minh City (Vietnam)*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Paddi Working Papers », 1, 2014, 13 p.

N

Naud, Albert, « L'exportation des grands produits agricoles indochinois », Paris, *Annales de géographie*, 1930, 217, p. 50-60.

Nguyễn, Binh Giang, « Potential Economic Corridors between Vietnam and Lao PDR: Roles Played by Vietnam », in M. Ishida, dir., *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2012, p. 78-109.

Nguyễn, Duc Nhuan, « Désurbanisation et développement régional au Vietnam (1955-1977) », Paris, *International Journal of Urban and Regional Research*, 1978, 1-4, p. 330-350.

Nguyen, Đúc Nhuân, « Quelques effets paradoxaux du développement (1975-1982) », in N. Nguyễn, dir., *Le Viet Nam post-révolutionnaire : population, économie, société*, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 222-227.

Nguyễn, Laurence, « Le renouveau des projets urbains au Vietnam : exemple de réalisation à Hồ Chí Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 257-278.

Nguyen, Bao Thanh, Krabben, van der Erwin, Samura, Ary, « Commercial Real Estate Investment in Ho Chi Minh City: a Level Playing Field for Foreign and Domestic Investors? », Londres, *Habitat International*, 2014, 44, p. 412-421.

Nguyen, Thanh Bao, Krabben, Erwin van der, Spencer, James, Truong, Kien, « Collaborative Development: Capturing the Public Value in Private Real Estate Development Projects in Ho Chi Minh City », Londres, *Cities*, 2017, 68, p. 104-118.

Nguyen, Bao Thanh, Krabben, van der Erwin, Musil, Clément et Lee, Đúc Anh, « "Land for Infrastructure" in Ho Chi Minh City: Land-based Financing of Transportation Improvement », *International Planning Studies*, 2018, 3, p. 310-326.

Nguyễn, Thi Tuê Anh, Luu, Minh Đúc et Trinh, Đúc Chiêu, *The Evolution of Vietnamese Industry*, Helsinki, Uni-Wider, coll. « WIDER Working Papers », 19, 2014, 46 p.

Nguyễn, Trong Hy et Le, Quang Trong, « Sud-Vietnam 70 : déséquilibre et dépendance économiques », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 357-402.

Nguyen Leroy, Marie Lan, « Le pacte entre pouvoir central et autorités locales », in M. L. Nguyen Leroy, dir., *Les enjeux de la nouvelle réforme foncière au Vietnam*, Bangkok, Irasec, p. 57-68.

Ngô, Thi Thu Trang, « Périurbanisation et modernité à Hồ Chí Minh-Ville. Étude du cas de l'arrondissement Bình Tân », thèse de doctorat en géographie, sous la direction du Professeur Vincent Berdoulay et du Professeur Pham Van Cu, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2014, 419 p.

Nordlund, Irene, « Civil Society in Vietnam. Social Organisations and Approaches to New Concepts », *Asien*, 2007, 105, p. 68-90.

O

Ortega, Arnisson A.C., « Desakota and Beyond: Neoliberal Production of Suburban Space in Manila's Fringe », Londres, *Urban Geography*, 2012, 33, p. 1118-1143.

P

Paddi, *Programmation financière des infrastructures de transport*, Hô Chi Minh Ville, Paddi, coll. « Les livrets du centre de prospective et d'études urbaines - Paddi », 48, 2014, 53 p.

Pandolfi, Laurent, « Transition urbaine et formes émergentes de construction de la ville vietnamienne », in S. Dovert et B. Tréglodé, dir., *Viêt Nam contemporain*, Paris/Bangkok, les Indes savantes, 2004, p. 339-352.

Pandolfi, Laurent, « Une terre sans prix : réforme foncière et urbanisation au Viet-Nam, Hanoi, 1986-2000 », thèse de doctorat en urbanisme, sous la direction du Professeur Charles Goldblum, Paris, Université Paris VIII, 2001, 560 p.

Parentau, René (dir.), *Habitat et environnement urbain au Viêt-Nam : Hanoi et Hô Chi Minh Ville*, Paris/Ottawa, Karthala, 1997, 336 p.

Parenteau, René et Nguyen, Quốc Thông, « The Role of Civil Society in Urban Environmental Management », in P. Gubry, F. Castiglioni, J-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *The Vietnamese City in Transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 167-211.

Pedelahore de Loddis, Christian, « Tribulations d'un modèle urbain dominé, le "compartiment" vietnamien », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2003, 113-114, p. 91-108.

Pedelahore de Loddis, Christian, « Processus et acteurs de la transition urbaine vietnamienne », in P. Gubry, F. Castiglioni, J-M. Cusset, T. T. Nguyen et T. H. Pham, dir., *La ville vietnamienne en transition*, Paris, Karthala, 2006, p. 19-43.

Pham, Van Trinh, *Dân số và nhà ở đô thị Việt Nam* [Population urbaine et logement au Vietnam], Hanoi, Xây Dựng, 1987, 99 p.

Phan-Labays, Thi Hoai Trang, « Paul Doumer : aux origines d'un grand projet, le chemin de fer transindochinois », Paris, *Histoire, économie et société*, 2011, 3, p. 115-140.

Phi, Vinh Tuong, « Development of Special Economic Zones, Industrial Estates, Ports, Metropolis and Alternative Roads in the Greater Ho Chi Minh City Area » in M. Ishida, dir., *Intra- and Inter-city Connectivity in the Mekong Region*, Bangkok, Ide-Jetro, 2011, p. 322-376.

Philips, David, Yeh, Anthony (dir.), *New Towns in East and South-East Asia*, Hong Kong, Oxford University Press, 1987, 257 p.

Pomonti, Jean-Claude, « Les transformations de la société dans le Vietnam du Sud », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42-43, p. 275-289.

Prévôt-Schapira, Marie-France et Dureau, Françoise, « Les villes du Sud dans la mondialisation : des villes du “Tiers-monde” aux métropoles en émergence », in J-L. Chaléard, dir., *Métropoles aux Suds : le défi des périphéries ?*, Paris, Karthala, 2014, p. 33-42.

Pulliat, Gwenn, « Les migrants à Hanoï : Construction politique d’un groupe social dominé », Toulouse, *Espaces et sociétés*, 2013, 154, p 87-102.

Q

Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Aperçu sur Hô Chi Minh Ville », in P-B. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise études urbaines*, Paris, L’Harmattan, 1991, p. 207-231.

Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Saigon, capitale de la République du Sud-Vietnam (1954-1975) ou une urbanisation sauvage », in P. Lafont, dir., *Péninsule indochinoise. Études urbaines*, Paris, L’Harmattan, 1991, p. 185-217.

Quach-Langlet, Thanh-Tâm, « Le phénomène urbain dans le Viêt Nam traditionnel », Bordeaux, *Cahiers d’outre-mer*, 1993, 184, p. 419-442.

Quertamp, Fanny, « La périurbanisation de Hanoi. Dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation », Paris, *Annales de géographie*, 2010, 671/672, p. 93-119.

Quertamp, Fanny, « Hô Chi Minh-Ville. Une planification centralisée à l’épreuve des grands projets » in C. Goldblum, K. Peyronnie et B. Sisoulath, dir., *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, Mayenne, Irasec et IRD Éditions, 2017, p. 81-108.

Quertamp, Fanny et Miras, Claude de, « Periurbanization and Governance of Large Metropolises in Vietnam », in Q. T. Tôn Nu, F. Quertamp, C. de Miras, Q. V. Nguyễn, V. N. Lê, T. H. Truong, dir., *Trends of Urbanization and Suburbanization in Southeast Asia, Hô Chi Minh Ville*, CEFURD et LPED Éditions, 2008, p. 75-92.

R

Rau, Jean Defos du, « Les nouvelles données de l’économie du Sud-Vietnam », Bordeaux, *Cahiers d’outre-mer*, 1959, 45, p. 101-112.

Reed, Robert R., « The Primate City in Southeast Asian: Conceptual Definitions and Colonial Origins », Quezon City, *Asian Studies: Journal of Critical Perspectives on Asia*, 1972, 10, p. 282-320.

Rozenblat, Céline, « L'internationalisation des villes européennes par les réseaux des entreprises multinationales », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 1992, 4, p. 661-678.

Russel, Dalton, et Ong, Nhu Ngoc, « Civil Society and Social Capital in Vietnam », in *Modernization and Social Change in Vietnam*, Munich, Munich Institute for Social science, 2013, 16 p.

S

Sakata, Shozo, « Clusters of Modern and Local Industries in Vietnam », in I. Kuroiwa, dir., *Spatial Statistics and Industrial Location in CLMV: an Interim Report*, Chiba, Ide-Jetro, 2010, p. 1-20.

Sanjuan, Thierry, *À l'ombre de Hong Kong : le delta de la rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997, 314 p.

Schoukroune, Leïla, « Droit et économie dans le Vietnam du "Doi Moi" : l'insertion à la globalisation par l'État de droit », Paris, *Revue internationale de droit comparé*, 2004, 56, p. 891-916.

Shatkin, Gavin, « The City and the Bottom Line: Urban Megaprojects and the Privatization of Planning in Southeast Asia », Californie, *Environment and Planning A*, 2008, 40, p 383-401.

Shatkin, Gavin, « The Real Estate Turn in Policy and Planning: Land Monetization and the Political Economy of Peri-urbanization in Asia », Londres, *Cities*, 2016, 53, p. 141-149.

Sassen, Saskia, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001, 408 p.

Sassen, Saskia, « The Global City: Introducing a Concept », Providence, *Brown Journal of World Affairs*, 2005, 11, p. 27-43.

T

Taillard, Christian et Nguyen, Tung, « Planification et transition métropolitaine à Danang, capitale régionale du centre Vietnam », in M. Franck et T. Sanjuan, dir., *Territoires de l'urbain en Asie : une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 2015, p. 133-176.

Đô, Tân Long, *Báo cáo về tình trạng ngập lụt TP HCM* [Rapport sur les inondations à Hồ Chí Minh Ville], Hồ Chí Minh Ville, Centre de lutte contre les inondations, 2011, 22 p.

Tenenbaum, Élie, « Les déplacements de populations comme outil de contre-insurrection : l'exemple du programme des hameaux stratégiques au Sud-Vietnam », Paris, *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2010, 3, p. 119-144.

Tertrais, Hugues, « L'électrification de l'Indochine », Paris, *Outre-mers*, 2002, 334-335, p. 589-600.

Terutomo, Ozawa, *The Rise of Asia : the "Flying-geese" Theory of Tandem Growth and Regional Agglomeration*, Londres, Edward Elgar Pub, 2009, 228 p.

Thayer, Carlyle, « Building Socialism. South Vietnam since the Fall of Saigon », Brisbane, *Working Papers of the Griffith University School of Modern Asian Studies*, 1982, 20, p. 36-38.

Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Democratic Republic of Vietnam, 1954 to 1975-76 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 87-97.

Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « Urbanization in the Socialist Republic of Vietnam, 1976-85 », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 122-141.

Thrift, Nigel et Forbes, Dean, « A Tale of Two Cities: the Experiences of Hanoi and Saigon (Ho Chi Minh City) under Socialist Rule », in N. Thrift et D. Forbes, dir., *The Price of War: Urbanization in Vietnam, 1954-1985*, Londres, Routledge, 2012, p. 142-163.

Tôn Nu, Quynh Trân, « Les prémisses de l'urbanisation de Saigon-Hô Chi Minh Ville. Empreintes du patrimoine culturel français sur l'évolution urbaine locale », Aix-en-Provence, *Faire savoirs*, 2015, 12, p. 59-68.

Tréglodé, Benoît de, « Viêt Nam, le Parti, l'armée et le peuple : maintenir l'emprise politique à l'heure de l'ouverture », Paris, *Hérodote*, 2015, 157, p. 9-22.

Truong, Chi Binh, « Factors of Agglomeration in Vietnam and Recommendation », in M. Ariff, dir., *Analysis of Industrial Agglomeration, Production Networks and FDI Promotion*, Chiba, Ide-Jetro, 2008, p. 155-189.

Truong, Hoang Truong, *La banlieue de Hô Chi Minh-Ville : Bà Diêm (Hóc Môn) et Vinh Lôc A (Bình Chánh)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2014, 257 p.

V

Vachauda, Georges, Quertamp, Fanny, Phan, Thi San Hac, Trân, Ngoc Tiên Dung, Nguyễn, Thông, Luu, Xuân Lộc, Nguyễn, Anh Tuấn et Gratiot, Nicolas, « Flood-related Risks in Ho Chi Minh City and Ways of Mitigation », *Journal of Hydrology*, 2018, 2, 7 p.

Vacher, Hélène, « Villes et colonisation aux XIX^e-XX^e siècles : approches et problématiques d'un avatar urbain depuis la seconde guerre mondiale », in D. Turrel, dir., *Villes rattachées, villes reconfigurées : XVI^e-XX^e*, Tours, Presses universitaires François-Rebelais, 2003, p. 367-386.

Vandermotten, Christan, « Les villes qui gagnent, les villes qui perdent », *Futuribles*, 2009, 354, p. 61-71.

Vasavakul, Thaveeporn, « From Fence-breaking to Networking: Interests, Popular Organizations and Policy Influences in Post-socialist Vietnam », in B. Kerkvliet, R. Heng et D. Koh, dir., *Getting Organized in Vietnam: Moving in and around the Socialist State*, Singapour, Iseas Publishing House, 2003, p. 25-61.

Vienne, Marie-Sybille de, « Un Viêt-Nam unifié. L'unification par l'extension du modèle nordiste : une première décennie 1975-1985 », in M-S. de Vienne, dir., *L'économie du Viêt-Nam, 1955-1995 : bilan et prospective*, Paris, Cheam, 1994, p. 101-124.

Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2005 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2005, 738 p.

Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2010 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2010, 879 p.

Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2015 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2015, 947 p.

Vietnam Statistical Office, *Statistical Yearbook 2016 of Vietnam*, Hanoi, Statistical Publishing House, 2016, 355 p.

Vo, Van Nhung, « Quelques aspects du développement industriel au Vietnam », Paris, *Revue Tiers-Monde*, 1970, 42, p. 577-586.

Vu, Thanh Tu Anh, Lê, Việt Thai, Vo, Tân Thang, *Provincial Extralegal Investment Incentives in the Context of Decentralisation in Viet Nam: Mutually Beneficial or a Race to the Bottom ?*, United Nations Development Programme (UNDP), 2007, 30 p.

Vu, Tu Lap et Taillard, Christian, *Atlas du Viêt-nam*, Paris/Montpellier, Reclus/La Documentation Française, 1993, 470 p.

W

Weissberg, Daniel, « Réformes économiques, investissement étranger et mutations du territoire au Viêt-nam », Paris, *Annales de géographie*, 1999, 605, p. 67-85.

Wust, Sébastien, « Quartiers précaires, politique de l'habitat et relogement forcé à Hô Chi Minh Ville », in C. Gironde et J-L. Maurer, dir., *Le Vietnam à l'aube du XXI^e siècle : bilan et perspectives politiques, économiques et sociales*, Paris, Karthala, 2004, p. 229-256.

Colloques, conférences et séminaires

Bonneville, Marc, « Processus de métropolisation et dynamiques de recomposition territoriale dans l'agglomération lyonnaise », in *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?*, Paris, Economica, 1993, p. 321-343.

Bui, Cach Tuyên, « The Strategy of Vietnam toward Addressing Environment and Climate Risks », *Mekong Environment and Climate Symposium 2010*, Hô Chi Minh Ville, 26 avril 2010.

Dieter, Ernst, *From Partial to Systemic Globalization: International Production Networks in the Electronics Industry*, Berkeley, Berkeley Roundtable on the International Economy, 1997, 94 p.

Malesky, Edmund, « Provincial Governance and Foreign Direct Investment in Vietnam », *Proceeding of the 20 Years of Foreign Investment: Reviewing and Looking Forward (1987-2007)*, Hanoi, Knowledge Publishing House, 2007, 17 p.

McGee, Terry G., *Comparing the Urbanization Process in China and Vietnam in the Era of Market Socialism*, Third International Conference on Vietnamese Studies, Hanoi, 4-7 décembre 2008, 15 p.

McGee, Terry G., « Urbanization in an Era of Volatile Globalization: Policy Problematiques for the Twenty-first Century », Berlin, *Workshop on Development Issues in the Twenty-first Century*, 1998, p. 4-5.

Pham, Thi Thanh Hồng et Nguyễn, Binh Giang, « Industrial Clustering Policy and Economic Restructuring in Vietnam », in *Proceedings of the International Conference on Enterprises Challenges: How to Overcome Economic crisis*, Hanoi, Hanoi University of Science and Technology, 2012, p. 252-261.

Roncayolo, Marcel, « Métropoles hier et aujourd'hui », in *Actes du colloque Métropoles en déséquilibre ?*, Paris, Economica, 1993, p. 16.

Articles de presse

A. Nguyệt, « Khởi công mở rộng xa lộ Hà Nội » [Cérémonie d'inauguration des travaux d'élargissement de l'autoroute de Hanoi], *Người Lao Động Online*, 21/02/2019.

Bach Múc, « Becamex, cú chạy đà cho năm 2020 ? » [Becamex, un nouvel élan pour 2020 ?], *Vietnambiz*, 03/11/2017.

Bach Múc, « Bất động sản khu công nghiệp của Becamex "khủng" cỡ nào ? » [À quel niveau le secteur de l'immobilier industriel de Becamex est-il important ?], *Vietnambiz*, 16/11/2017.

Bảo Chương, « Chương trình nhà ở xã hội TPHCM : Cần nhiều cơ chế đột phá » [Le programme de développement des logements sociaux de Hồ Chí Minh Ville : nécessité de nouveaux mécanismes innovants], *CafeF*, 04/01/2017.

« Bình Dương chú trọng đến đời sống công nhân và lao động » [la province de Binh Duong s'occupe des conditions de vie des ouvriers], *Bình Dương Mới Online*, 02/02/2018.

« Bình Dương và thành phố Eindhoven thúc đẩy hợp tác đầu tư » [Binh Duong et la ville de Eindhoven lance des projets de coopération et d'investissement], *Báo Mới Online*, 17/01/2015.

Bình Nguyên, « Tòa nhà cao thứ 3 Sài Gòn sẽ hồi sinh sau gần 10 năm 'đắp chiếu'? » [La construction du troisième plus grand immeuble de Saigon sera poursuivie après dix ans de suspens], *Zing News*, 26/05/2017.

Bình Nguyên, « Giá nhà đất ở TP.HCM tăng hơn 100% sau 5 năm » [En cinq ans, le prix des terrains de Hồ Chí Minh Ville a augmenté de 100 %], *Zing News*, 06/01/2018.

D. Ngọc, « Khởi công dự án sân bay Long Thành trong năm 2020 » [La construction de l'aéroport de Long Thanh va commencer en 2020], *CafeF*, 12/02/2019.

Đang Khai, « Soi khối bất động sản đồ xộ của « ông trùm » khu công nghiệp Bình Dương » [Évaluer les propriétés immobilières du géant du domaine des zones industrielles (Becamex) de Binh Duong], *CafeF*, 23/11/2017.

Duy Anh, « Nhìn lại 20 năm đỉnh cao và vực sâu của BĐS » [Revoir les 20 ans d'apogée et de crise du secteur de l'immobilier], *Lao Động Online*, 14/09/2014.

Duy Khanh, « Các khu công nghiệp TP HCM thu hút 900 triệu USD vốn đầu tư năm 2018 » [Les zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville tendent à attirer 900 millions de dollars d'investissements en 2018], *Người Đồng Hành*, 23/01/2018.

Đang Khai, « Thị phần căn hộ Sài Gòn : Novaland thống lĩnh, Hưng Thịnh Land vươn lên bất ngờ » [Marché des appartements de Saigon : Novaland domine, Hưng Thịnh Land se développe rapidement], *CafeF*, 04/01/2017.

Équipe de journalistes de Thanh Niên, « Sai phạm Thủ Thiêm: UBND TP.HCM xin lỗi người dân » [L'affaire de Thu Thiêm : le Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville s'excuse auprès des habitants expropriés], *Thanh Niên Online*, 21/09/2018.

Giang Di Linh, « Novaland nằm trong top 100 doanh nghiệp bền vững » [Novaland se trouve parmi les 100 entreprises les plus performantes du Vietnam], *Zing News*, 27/11/2018.

Ha Huy Hiệp, « 75 triệu USD xây nhà máy của Sanofi tại Việt Nam » [75 millions d'investissements pour la construction de l'usine de Sanofi au Vietnam], *Báo Đầu Tư*, 29/03/2013.

Hà Mỹ Giang, « Đất nền quận 2 tăng giá gần 8 lần so với 10 năm trước » [En dix ans, le prix des terrains du district 2 a été multiplié par huit], *Zing News*, 14/11/2017.

Hiêu Công, « Tuyến metro số 1 ở Sài Gòn và lá thư cảnh của đại sứ Nhật » [La ligne 1 du réseau de métro de Saigon et la lettre d'avertissement de l'ambassade du Japon au Vietnam], *Zing News*, 26/11/2018.

Hoai Thanh, « Người dân Thủ Thiêm : chúng tôi chờ đợi mòn mỏi lắm rồi. » [Les habitants de Thu Thiêm : nous attendons depuis trop longtemps (l'intervention de l'État pour lutter contre les injustices du projet de Thu Thiêm)], *Zing News*, 20/10/2018.

Hồng Hạnh, « Sai phạm ở Thủ Thiêm, 321 hộ dân bị giải tỏa oan » [Problèmes à Thu Thiêm, éviction à tort de 321 familles], *Thanh Niên Online*, 05/12/2018.

Hương Giang, « 36 dự án nhà ở xã hội chưa được triển khai » [36 projets de logements sociaux n'ont pas été lancés], *Báo Đồng Nai Online*, 21/10/2018.

Hữu Khoa, « Kẹt xe kinh hoàng giữa trưa ở cầu Rạch Chiếc » [Embouteillage d'envergure sur le pont de Rach Chiéc], *Tuổi Trẻ Online*, 29/12/2017.

Huy Thịnh, « Đường hầm tuyến metro số 1 TPHCM bị « rút ruột » ? » [La construction de la partie souterraine de la ligne 1 du réseau de métro de Hồ Chí Minh Ville est-elle fautive ?], *VietnamBiz*, 25/12/2018.

Lê Nguyên Minh, « HP đầu tư công ty phần mềm ở Việt Nam » [HP investit au Vietnam dans le domaine des logiciels informatiques], *Người Đồng Hành*, 16/10/2010.

M. Duy, « Đại lộ Bình Dương ngập nặng sau cơn mưa lớn » [Le Boulevard de Binh Duong inondé à la suite d'une forte pluie], *Báo Bình Dương Online*, 20/07/2017.

Mai Phương, « TP.HCM nhiều xe máy nhất thế giới » [Hô Chi Minh Ville a le plus grand parc de motos à deux roues dans le monde], *Thanh Niên Online*, 02/02/2017.

My Lê, « Sẽ có đường kết nối từ Tp.HCM đi Bình Dương thay thế QL 13 » [Il y aura une nouvelle route reliant Hô Chi Minh Ville à Binh Duong qui remplacera la route nationale n° 13], *Tạp chí Giao thông Vận tải Online*, 23/04/2018.

Nam Phương, « Đồng Nai : quy hoạch Long Thành sẽ có 3 khu đô thị lớn » [Đồng Nai : la planification des trois nouvelles zones urbaines de Long Thanh], *CafeF*, 27/11/2018.

Ngọc Ân, « Một số hình ảnh về Bình Dương hôm nay » [Les images de Binh Duong contemporain], *Báo Bình Dương Online*, 29/12/2016.

Ngọc Ân, « TP.HCM có hơn 8,5 triệu xe máy, cao nhất nước » [Hô Chi Minh Ville a le plus grand nombre de motos, soit 8,5 millions de véhicules], *Tuổi Trẻ Online*, 05/01/2016.

Ngọc Châu, « Bất động sản có thể hưởng lợi từ gói kích cầu » [Le secteur de l'immobilier peut profiter du pacte de relance de l'économie], *VNExpress*, 24/12/2008.

Nguyễn Linh, « Khai trương cảng trung chuyển container nước sâu đầu tiên của Việt Nam » [L'inauguration de premier terminal conteneur de transit en eau profonde du Vietnam], *Báo Chính Phủ Online*, 16/03/2011.

Nguyễn Thịnh, « Đại dự án tại tỉnh Bình Dương : Thu hồi đất rồi... bỏ hoang ! » [Le mégaprojet de Binh Duong : récupérer les terrains pour ensuite les délaisser !], *BizLive*, 11/12/2014.

Nguyễn Minh, « Dự án gần 1 tỷ USD của Becamex tại Bình Phước hiện giờ ra sao? » [Quelle est la réalité du projet d'un milliard de dollars d'investissements de Becamex à Binh Phuoc], *CafeF*, 09/08/2018.

Nguyễn Yên, « TP HCM: Biển người tê liệt trên đường Xô Viết Nghệ Tĩnh » [Hô Chi Minh Ville : un embouteillage paralysant la rue Xô Viết Nghệ Tĩnh], *Việt Nam Mới*, 17/01/2017.

Phạm Chí Dũng, « Vụ Thủ Thiêm có trở thành đại án quốc gia ? » [L'affaire de Thu Thiêm : un procès national ?], *VOA Tiếng Việt*, 11/09/2018.

Phạm Hoàng, « Sóng ngầm tỉ USD đổ vào bất động sản Vũng Tàu » [Vague d'investissements de plus d'un milliard de dollars versée dans le secteur immobilier de Vung Tau], *Người Lao Động Online*, 10/05/2018.

Phạm Hữu, « « Phố nhà giàu » Thảo Điền không mưa cũng ngập, người người lội nước bì bõm » [En l'absence de fortes pluies, le quartier riche de Thao Điền quand meme inondé, les habitants circulent en nageant], *Thanh Niên Online*, 09/10/2018.

Quang Hải, « Ảnh : Kẹt xe khủng khiếp ở Bình Dương, người dân ngập thở, đứng chôn chân giữa đường » [Image : embouteillage d'envergure à Binh Duong, une marée humaine étouffée et clouée sur place], *VTC Newsi*, 17/01/2017.

Quang Hải, Mai Hoa, « Mượn đất quốc phòng để làm đường vào sân bay Tân Sơn Nhất » ["Emprunter" des terres de l'Armée pour construire de nouvelles routes accédant à l'aéroport de Tân Sơn Nhất], *Tuổi Trẻ Online*, 07/11/2017.

Quang Thắng, « Người lao động ở TP.HCM nhận lương cao nhất, bình quân 120 triệu/năm » [Les habitants de Hồ Chi Minh Ville sont les mieux rémunérés avec un salaire annuel moyen de 120 millions de dong], *Zing News*, 06/03/2018.

Q. Điền et C. Khanh, « Khen thưởng « hiệp sĩ » bắt trộm » [Les « chevaliers » de la lutte contre les cambrioleurs sont décernés un certificat de récompense], *Báo Bình Dương Online*, 05/11/2014.

Quốc Anh, « TPHCM : Mỗi tháng có thêm 30.000 phương tiện tham gia giao thông » [Hồ Chi Minh Ville : plus de 30 000 nouveaux véhicules inscrits par mois], *Dân Trí Online*, 05/08/2017.

Quốc Anh, « Ông Tất Thành Cang "đính" sai phạm ở những dự án nào? » [Tất Thành Cang est-il impliqué dans quelles affaires], *Dân Trí Online*, 16/11/2018.

Quốc Anh, « TPHCM quyết "số phận" khu 4,3 ha ngoài ranh quy hoạch Thủ Thiêm » [Décision de Hồ Chi Minh Ville sur le sort du secteur de 4,3 ha situé à l'extérieur du projet de Thu Thiêm], *Dân Trí Online*, 09/12/2018.

Quốc Hưng, « Nidec mở thêm nhà máy ở SHTP » [La firme Nidec ouvre une nouvelle usine dans le SHTP (la zone de nouvelles technologies de Hồ Chi Minh Ville)], *Thời báo kinh tế Sài Gòn Online*, 16/07/2012.

Quỳnh Trần, « Biệt thự, nhà phố tiền tỷ bỏ hoang ở thành phố mới Bình Dương » [À la ville nouvelle de Binh Duong, des villas et des maisons-compartiments modernisées abandonnées], *VnExpress*, 22/08/2017.

SHTP, « 15 năm tạo dựng giá trị Khu công nghệ cao TP.HCM » [15 ans de développement de la zone de nouvelles technologies de Hồ Chi Minh Ville], *Thanh Niên Online*, 26/10/2017.

Song Nguyen, « Mở rộng xa lộ Hà Nội lên gấp đôi » [Doublant la largeur de l'autoroute de Hanoi (la route nationale n°52)], *CafeF*, 21/02/2019.

T. Hiếu, Đ. Phú et N. Lê, « Giải quyết "điểm nóng" Thủ Thiêm : Báo cáo Thủ tướng những vấn đề người dân chưa đồng thuận » [Résoudre le « point noir » Thu Thiêm : rapport fait au Premier ministre sur le mécontentement de la population], *Thanh Niên Online*, 15/11/2018.

T. T, « 10 tháng đầu năm, giá rao bán đất Củ Chi liên tục biến động » [Dans les dix premiers mois de l'année, le prix des terrains de Cu Chi fluctue constamment], *Tuổi Trẻ Online*, 21/11/2018.

Thai Hoang, « Đầu tư 3.700 tỉ vào KCN Becamex Bình Phước » [Investissements de plus de 3 700 milliards de dong dans la zone industrielle de Becamex Binh Phuoc], *Vietnambiz*, 19/10/2017.

Thảo Lê, « Vedan đã giết dần sông Thị Vải ra sao ? » [Comment Vedan a progressivement tué la rivière de Thi Vai ?], *Báo Nhân Dân Online*, 17/09/2010.

Tiến Dũng, « Sốt ảo đẩy giá đất ở Bình Dương tăng tới 400 %, nguy cơ vỡ bong bóng » [Sous l'effet d'une fièvre foncière, le prix des terrains de Binh Duong a augmenté de 400 %. Risque d'implosion de la bulle immobilière], *VOV*, 10/05/2018.

Trân Phong, « Ì ạch sân bay Long Thành » [L'inertie dans la réalisation du projet de l'aéroport de Long Thanh], *CafeLand*, 13/08/2018.

Trung Sơn, « Những trung tâm hành chính nghìn tỷ đồng » [Des centres politico-administratifs de plusieurs milliers de milliards de dongs], *VNExpress*, 03/11/2015.

Tuê Lâm, « Sốt ảo đất nền « dựa hơi » dự án sân bay Long Thành tiềm ẩn nhiều rủi ro » [Fièvre foncière artificielle sous l'effet de la création de l'aéroport de Long Thanh et ses risques], *VietnamBiz*, 02/12/2018.

Tùng Nguyên, « "Người giàu cũng khóc" ở Phú Mỹ Hưng : Còn nhiều điều đáng... khóc ! » [Même les riches pleurent à Phu My Hung. Les problèmes regrettables !], *Dân Trí Online*, 10/11/2011.

Tuong Hân, « Samsung nâng vốn đầu tư vào Khu công nghệ cao TP HCM lên 2 tỷ USD » [Samsung augmente ses investissements jusqu'à deux milliards de dollars dans la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville], *Sài Gòn Giải Phóng Online*, 30/12/2015.

Tuong Hân, « Định vị giá trị sáng tạo ở Công viên phần mềm Quang Trung » [Évaluer la valeur créative de la zone de technologies informatiques de Quang Trung], *QTSC News*, 05/02/2019.

Văn Dũng, « Đồng Nai : Quốc lộ 51 ngập nặng, người dân Biên Hoà bì bõm lội nước đi làm » [Đồng Nai : la route nationale n°51 inondée, les habitants de Biên Hoa vont au travail en nageant], *Việt Nam Mới*, 14/09/2017.

Việt-Nam Info Series 29: Biên Hoa Industrial Park, Việt-Nam Bulletin, Saigon, Ambassade américaine au, Vietnam, 1970, p. 4-70.

VOV5, « Lễ kỷ niệm 25 năm ngày thành lập Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn » [25 ans depuis la création de la société Tân Cảng Saigon], *VOV5*, 15/03/2014.

Vũ Lê, « Giá đất Cần Giờ tăng cao nhất TP HCM » [La croissance du prix des terrains de Cần Gio est la plus importante parmi les districts de Hồ Chí Minh Ville], *VNExpress*, 13/02/2018.

Sites Internet

Base de données de textes juridiques du gouvernement vietnamien, <http://vanban.chinhphu.vn/>.

Bất Động Sản Online, « Bán căn hộ chung cư tại Nhà ở xã hội Becamex Hòa Lợi » » [Ventes d'appartements du complexe de logements sociaux Becamex Hoa Loi], <https://batdongsan.com.vn/ban-can-ho-chung-cu-nha-o-xa-hoi-becamex-hoa-loi>.

Bất Động Sản Online, « Bán nhà biệt thự, liền kề tại Phú Mỹ Hưng » [ventes de villas de standing, de maisons-compartiments modernisées à Phu My Hung], <https://batdongsan.com.vn/ban-nha-biet-thu-lien-ke-phu-my-hung>.

Becamex, « Bản đồ liên khu Mỹ Phước - TP Mới Bình Dương » [Cartes de la zone de My Phuoc et de la ville nouvelle de Binh Duong], <https://www.becamex.org/ban-do-lien-khu-My-Phuoc-TP-Moi-Binh-Duong>.

Becamex, « Bệnh viện đa khoa Mỹ Phước » [L'hôpital de My Phuoc], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/y-te-giao-duc/benh-vien-da-khoa-my-phuoc>.

Becamex, « Bệnh viện quốc tế miền Đông » [L'hôpital international de l'Est], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/y-te-giao-duc/eastern-international-general-hospital>.

Becamex, « Dự án 3 tuyến đường Tân Uyên » [Le projet de modernisation des trois axes routiers de Tân Uyên], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/ha-tang-giao-thong/du-an-3-tuyen-duong-tan-uyen>.

Becamex, « Dự án BOT Đại lộ Bình Dương » [Le projet BOT Boulevard de Binh Duong], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/ha-tang-giao-thong/bot-project-of-binh-duong-boulevard>.

Becamex, « Dự án Quốc lộ 13 trên cao » [Le projet d'autoroute aérienne de la route nationale n° 13], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/ha-tang-giao-thong/du-an-quoc-lo-13-tren-cao>.

Becamex, « Đại học quốc tế miền Đông (EIU) » [L'Université internationale de l'Est (EIU)], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/y-te-giao-duc/eastern-international-university-eiu>.

Becamex, « Đầu tư cơ sở hạ tầng KCN Bàu Bàng mở rộng » [Les investissements dans les infrastructures de la partie élargie de la zone industrielle de Bau Bang], <http://www.becamex.com.vn/vn/kr-home/4-hot-ng-s-kin-ca-becamex/357-u-t-c-s-h-tng-kcn-bau-bang-m-rng>.

Becamex, « Giới thiệu khu công nghiệp » [Présentation sur les zones industrielles], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep>.

Becamex, « Khu công nghiệp Mỹ Phước » [Zone industrielle de My Phuoc], <http://becamex.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/my-phuoc-industrial-park>.

Becamex, « Khu Công Nghiệp Việt Nam - Singapore » [La zone industrielle Vietnam-Singapour (VSIP)], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/vietnam-singapore-industrial-park>.

Becamex, « Khu đô thị » [Les zones urbaines nouvelles], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-do-thi>.

Becamex, « Khu đô thị Tokyu Binh Duong » [La zone urbaine nouvelle Tokyu Binh Duong], <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-do-thi/khu-do-thi-tokyu-binh-duong>.

Becamex, « Khu liên hợp công nghiệp - đô thị - dịch vụ Bình Dương » [Complexe urbain industrialo-tertiaire de Binh Duong], <http://www.becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/binh-duong-industrial-service-and-residential-complex>.

Becamex-Tokyu, « Dự án xe buýt » [Projet du réseau de bus municipal], http://www.becamex-tokyu.com/project/other_projects/becamex_tokyu_bus/.

Becamex-Tokyu, « Khu ẩm thực và mua sắm Hikari » [Aire de restauration et commerciale Hikari], http://www.becamex-tokyu.com/project/commercial_projects/zone_a/.

Becamex-Tokyu, « Sora Gardens » [Le projet Sora Gardens], http://www.becamex-tokyu.com/project/residential_projects/sora_gardens/.

Becamex-Tokyu, « Midori Park » [Le projet Midori Park], http://www.becamex-tokyu.com/project/residential_projects/midori_park/.

Blog de Lê Nhiều, « Ngã tư Hàng Xanh : kẹt xe riết rồi quen » [Au carrefour de Hàng Xanh : les embouteillages s'inscrivent dans le quotidien des habitants], <https://nhieule.wordpress.com/2016/04/05/nga-tu-hang-xanh-ket-riet-roi-quen/>.

Bureau du gouvernement du Vietnam, « Lập Ban Chỉ đạo, Hội đồng vùng kinh tế trọng điểm giai đoạn 2015-2020 » [Création de comités de pilotage et de conseils des régions économiques clés pour la période 2015-2020], <http://vpcp.chinhphu.vn/Home/Lap-Ban-Chi-dao-Hoi-dong-vung-kinh-te-trong-diem-giai-doan-20152020/201511/17570.vgp>.

CafeLand, « Bán căn hộ chung cư bộ công an quận 2 » [Annonce : vente d'un appartement dans le condominium de la police nationale du district 2], <https://nhadat.cafeland.vn/ban-can-ho-chung-cu-bo-cong-an-quan-2-385338.htmlchung>.

CII, « Dự án mở rộng xa lộ Hà Nội giai đoạn 2 » [La phase II du projet d'élargissement de l'autoroute de Hanoi], <http://cii.com.vn/vi/hoat-dong-dau-tu/du-an-mo-rong-xa-lo-ha-noi>.

Comité de gestion du réseau ferré urbain (Maur), « Quy hoạch đường sắt đô thị » [Planification du réseau ferré urbain], http://www.maur.hochiminhcity.gov.vn/web/bqlds/quy-hoach-duong-sat-do-thi/-/ext/articleview/article/1767671/14;jsessionid=DE975237ECF655AF6D9906BA0382D380?_EXT_ARTICLEVIEW_version=1.0&_EXT_ARTICLEVIEW_i=0&_EXT_ARTICLEVIEW_curValue=1&_EXT_ARTICLEVIEW_redirect=%2Fweb%2Fbqlds%2Fquy-hoach-duong-sat-do-thi.

Comité de gestion et de développement du projet de la ville nouvelle de Thu Thiêm, « Bản đồ quy hoạch tổng thể khu đô thị mới Thủ Thiêm » [Schéma directeur de la ville nouvelle de Thu Thiêm], <http://www.thuthiem.hochiminhcity.gov.vn/quy-hoach-kien-truc?t=319-ban-do-quy-hoach-tong-the>.

Comité de gestion des zones industrielles de Đông Nai (Diza), « Các khu công nghiệp tại Đồng Nai » [Les zones industrielles de Đông Nai], <http://diza.dongnai.gov.vn/Pages/kcn.aspx>.

Comité de gestion des zones industrielles de Ba Ria Vung Tau, « Các khu công nghiệp tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu » [Les zones industrielles de la province de Ba Ria Vung Tau], <http://banqlkcn.baria-vungtau.gov.vn/cac-khu-cong-nghiep>.

Comité de gestion des zones industrielles de Binh Duong, « Thông tin các khu công nghiệp tỉnh Bình Dương » [Les informations sur les zones industrielles de Binh Duong], <https://kcn.binhduong.gov.vn/Lists/ThongTinCacKCN/tongquat.aspx>.

Comité de gestion des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville (Hepza), « Bảng tỉ lệ lấp đầy của các KCN-KCX TP.HCM » [Taux de remplissage des zones industrielles de Hồ Chí Minh Ville jusqu'au novembre 2015], http://www.hepza.hochiminhcity.gov.vn/web/guest/kcn_kcx-tphcm/bang-gia-dat.

Comité populaire du district de Thu Đức, « Quy hoạch xây dựng chung quận Thủ Đức » [Schéma directeur du district de Thu Đức], <https://ttqh-thuduc.tphcm.gov.vn/maps>.

Comité populaire de la province de Binh Duong, « Hành trình 30 năm xây dựng và phát triển của Becamex - Kỳ 2: Kiến tạo tương lai bền vững » [30 ans de développement de Becamex - Chapitre 2: vers le développement durable], <https://www.binhduong.gov.vn/tin-tuc/2018/04/820-hanh-trinh-30-nam-xay-dung-va-phat-trien-cua-becamex-idx-ky-2-kien-cao-tuong-lai-ben-vun>.

Compagnie Đại Quang Minh, « Tiến độ thi công đô thị Sala ngày 11 tháng 6 năm 2016 » [Progrès du projet de zone urbaine nouvelle Sala le 11 juin 2017], <http://khudothisala.vn/12-02-2018-tien-do-thi-cong-khu-do-thi-sala/>.

Compagnie Đại Quang Minh, « Tiến độ thi công đô thị Sala ngày 12 tháng 2 năm 2018 » [Progrès du projet de zone urbaine nouvelle Sala le 12 février 2018], <http://khudothisala.vn/12-02-2018-tien-do-thi-cong-khu-do-thi-sala/>.

Compagnie Đại Việt, « Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung đô thị mới Nhơn Trạch » [Approbation du schéma directeur révisé de la ville nouvelle de Nhơn Trạch], <https://batdongsan.com.vn/thong-tin-quy-hoach/phe-duyet-dieu-chinh-quy-hoach-chung-do-thi-moi-nhon-trach-ar76132>.

Compagnie de promotion immobilière Gia Hoa, « Dự án The Art Gia Hoà » [Projet The Art Gia Hoa], <http://www.theart.com.vn/vi/#trang-chu>.

Compagnie de promotion immobilière Gold City, « Dự án nhà phố thương mại Rich Town - thành phố mới Bình Dương » [Projet de maisons-compartiments modernisées Rich Town - ville nouvelle de Binh Duong], <http://phothuongmai.vn/nha-pho-thuong-mai-rich-town--thanh-pho-moi-binh-duong-gia-goc-cdt-dt165.html>.

Département du Transport de Hồ Chí Minh Ville, <http://sgtvt.hochiminhcity.gov.vn>.

Địa Ốc Online, « Các khu dân cư, đô thị mới Bình Dương » [les zones résidentielles et les zones urbaines nouvelles de Binh Duong], <http://diaonline.vn/du-an/khu-dan-cu-do-thi-moi-c24/binh-duong-t61/2>.

Doling, Tim, « Hai Ba Trung, Saigon's famous streets » [Hai Ba Trung parmi les rues les plus connues de Saigon], <http://blissisaigon.com/saigons-famous-streets-and-squares-hai-ba-trung-street-2/>.

Gallica, « Carte de l'Indochine. Routes, chemins de fer et phares », <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530574891/f1.item?fbclid=IwAR1x4arYcdXVK9CAUBXAKF21ywXaoKb3mq54gPL18Xr0gza-EKRenxpMmOI>.

Gallica, « La Cochinchine française en 1878 », <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84450815>.

Gouvernement du Vietnam, « Tổng quan về quá trình hình thành các vùng kinh tế trọng điểm » [Quelques généralités sur la création et le développement des zones économiques clés],

<http://chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/noidungvungkinhtetrongdiemquocgia?articleId=10000721>.

Hanh Nguyen, « DỰ ÁN VSIP 2 MỞ RỘNG FLYCAM » [Le projet d'extension de la zone industrielle VSIP II (photos prises par les drones), *Youtube*, 21/10/2016.

Hansen Partnership, Long Thanh, « International Aerotropolis Master Plan, Vietnam » [Schéma directeur de la ville aéroport portuaire de Long Thanh, Vietnam], <https://www.hansenpartnership.com.au/projects/long-thanh-vietnam-international-aerotropolis-master-plan/>.

Hình ảnh Việt Nam, « Sài Gòn Những Năm 1965-1967 » [Saigon pendant la période 1965-1967], <https://hinhanhvietnam.com/sai-gon-nhung-nam-1965-1967/>.

Hình ảnh Việt Nam, « Tân Cảng Saigon – Saigon Newport 1965-1967. Quá trình khai phá và xây dựng Tân Cảng Sài Gòn » [Port de Tân Cang Saigon - Saigon Newport 1965-1967. La construction du port de Tân Cang Saigon], <https://hinhanhvietnam.com/tan-cang-saigon-saigon-newport-1965-1967/>, consulté le 15/01/2018

Idialy, « Danh sách các Khu Công Nghiệp Tỉnh Bình Dương » [La liste des zones industrielles de la province de Binh Duong], <http://www.idialy.com/2016/04/khu-cong-nghiep-tinh-binh-duong.html>.

IDICO, « Khu công nghiệp Mỹ Xuân A » [La zone industrielle My Xuân A], <http://www.idico.com.vn/en/khu-cong-nghiep-my-xuan-a.html>.

La zone de technologies informatiques de Quang Trung, « Giới thiệu : tại sao chọn QTSC (công viên phần mềm Quang Trung)? » [Introduction : pourquoi choisir le QTSC (la zone de technologies informatiques de Quang Trung) ?], <https://www.qtsc.com.vn/gioi-thieu>.

La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville, « Kỷ niệm 16 năm thành lập Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh » [La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville célèbre son 16^e anniversaire], <http://www.shtp.hochiminhcity.gov.vn/TinTuc/tinhoatdong/Lists/Posts/Post.aspx?CategoryId=2&ItemID=395&PublishedDate=2018-10-28T09:45:00Z>.

La zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville, « Kế hoạch xây dựng và phát triển giai đoạn II Khu Công nghệ cao Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 5 năm (2013-2018) và tầm nhìn đến năm 2020 » [La phase II du programme de développement de la zone de nouvelles technologies de Hồ Chí Minh Ville pour la période 2013-2018 avec les perspectives pour 2020],

http://www.shtp.hochiminhcity.gov.vn/banquanlykhucnc/pages/dinh-huong-phat-trien.aspx#_ftn1.

La zone urbaine nouvelle de Phu My Hung, « 5 cụm đô thị do PMH phát triển » [L'organisation de la zone urbaine nouvelle Phu My Hung en cinq secteurs], <https://phumyhung.com.vn/vn/gioi-thieu/5-cum-do-thi>.

La zone urbaine nouvelle Phu My Hung, « Thể hệ chung cư thứ nhất của Phú Mỹ Hưng » [Les condominiums de première génération de Phu My Hung], <https://phumyhung.com.vn/vn/tin-tuc-chung/the-he-chung-cu-thu-nhat-cua-phu-my-hung>.

La zone urbaine nouvelle Sala, « Căn hộ cao cấp Sarimi » [Les appartements de standing Sarimi], <http://khudothisala.vn/can-ho-cao-cap-sarimi-khu-do-thi-sala/>.

La zone urbaine nouvelle Sala, « Nhà phố thương mại Sala » [Les maisons-compartment modernisées Sala], <http://khudothisala.vn/nha-pho-thuong-mai-khu-do-thi-sala/>.

La zone urbaine nouvelle Sala, « Khu căn hộ cao cấp Sarica » [Les appartements de standing Sarica], <http://khudothisala.vn/can-ho-cao-cap-sarica-condominium-khu-do-thi-sala/>.

La zone urbaine nouvelle Sala, « Khu căn hộ cao cấp Sarina » [Les appartements de standing Sarina], <http://khudothisala.vn/can-ho-cao-cap-sarina-condominium-khu-do-thi-sala/>.

La zone urbaine nouvelle Sala, « Khu đô thị Sala » [la zone urbaine nouvelle Sala], <http://khudothisala.vn/khu-do-thi-sala/>.

La zone urbaine nouvelle Sala, « Saroma Villa Khu đô thị Sala » [Le secteur Saroma Villa de la zone urbaine nouvelle Sala], <http://khudothisala.vn/saroma-villa-khu-do-thi-sala/>.

La ville nouvelle de Binh Duong, « Khu công nghệ cao : Maple Tree Business Park » [La zone de nouvelles technologies : Maple Tree Business Park], <http://binhduongnewcity.com.vn/vn/chi-tiet-du-an/co-so-kinh-te/overview/khu-cong-nghe-cao-maple-tree-business-park>.

Manhhai, « Saigon 1862 - Bâtiments civils. Projet de ville de 500.000 âmes à Saigon. Author : Coffyn », <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/32352942716/in/photostream/>.

Manhhai, « AP4197-Denis-Frères Cochinchine, Cholon, 1925 – Ensachage manuel du riz (1) », <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/33505356143/>.

Manhhai, « AP4163-Denis-Frères Cochinchine, Cholon, 1925 – Rizerie (1) », <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/34315250455/>.

Manhhai, « Cảng Sài Gòn thuộc Q.4 và cầu Tân Thuận ở phía bên trái ảnh » [Partie appartenant au district 4 du port de Saigon et le pont de Tân Thuận], <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/6977824925/in/photostream/>

Manhhai, « III CTZ Major Road Net & Airfields (Sept 1969) - Bản đồ Vùng III Chiến Thuật » [Carte des routes et des aéroports de la troisième Région militaire du Sud-Vietnam], <https://www.flickr.com/photos/13476480@N07/8571525008>.

MapleTree, « Mapletree Business City @ Binh Duong » [Mapletree Business City à Binh Duong], <http://www.mapletree.com.sg/en/All-Properties/MIPL/Vietnam/Mapletree-Business-City-Binh-Duong.aspx>.

Ministère de la Planification et de l'investissement, <http://mpi.gov.vn/>.

Tommy Truong79, « Cảng Saigon - Saigon 1866 - Vue de l'Etablissement des Messageries Impériales - Photo by Emile Gsell », <https://www.flickr.com/photos/97930879@N02/14111668884>.

MPE, « Nhà máy Intel Việt Nam » [L'usine de la firme Intel au Vietnam], <http://www.mpe.com.vn/nha-may-intel-viet-nam>.

Nam Ròm, « Hình xưa Cảng Sài Gòn thời đầu 70 » [Les images du port de Saigon au début des années 1970], <http://namrom64.blogspot.com/2013/08/hinh-xua-cang-sai-gon-thoi-au-70.html>.

Ngoc Trunghcm, « Khu Đô Thị, KCN Bàu Bàng, Bình Dương » [La zone urbano-industrielle de Bau Bang, province de Binh Duong], *Youtube*, 24/05/2018.

NSO, « Quang Trung Software Park » [La zone de technologies informatiques de Quang Trung], <http://ip.nso.com.vn/IndustrialPark/IndustrialParkDetails/404>.

Phu Cuong Investment, « Khởi công dự án chung cư bộ công an » [La cérémonie de lancement du projet de condominium de la police nationale], <http://www.pci.com.vn/khoi-cong-du-an-chung-cu-bo-cong-an.html>.

Saigon New Port Corporation, <http://saigonnewport.com.vn/>.

Saigon Port Joint Stock Company, <http://www.csg.com.vn/>.

Setia Becamex, « Dự án Ecocity giai đoạn 1 » [La phase I du projet Ecocity], <http://setiabecamex.vn/du-an-moi/shop-house-ecocity-gd-i-237.html>.

Setia Becamex, « Dự án nhà phố liên kế Ecohome » [Le projet de maisons-compartiments modernisées Ecohome], <http://setiabecamex.vn/du-an-moi/nha-pho-lien-ke-ecohome-236.html>.

Setia Becamex, « Giới thiệu » [Présentation (sur le projet Ecolakes My Phuoc)], <http://setiabecamex.vn/gioi-thieu.html>.

Setia Becamex, « Trung tâm thương mại đại lộ NE2 - Ecolakes Center » [Le projet de centre commercial situé au boulevard NE2 - Ecolakes Center], <http://setiabecamex.vn/du-an-moi/trung-tam-thuong-mai-ecolakes-center-238.html>.

SkyscraperCity, « [Bình Dương] News & Projects. Page 488 » [[Bình Dương] nouvelles et projets. Page 488], <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=742962&page=488>.

SkyscraperCity, « [Bình Dương] News & Projects. Page 555» [[Bình Dương] nouvelles et projets. Page 555], <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=742962&page=555>.

SomoGroup, « Đầu tư dự án bất động sản. Dự án đất nền khu đô thị Cát Lái, quận 2 » [Investir dans les projets immobiliers. Projet de zone urbaine nouvelle de Cat Lai], <http://somogroup.vn/bai-viet/3152/dau-tu-du-an-bat-dong-san>.

Van Việt, « Bình Dương : khánh thành Bệnh viện đa khoa quốc tế Becamex, tổng vốn đầu tư 2.000 tỷ đồng » [Bình Dương : inauguration de l'hôpital international Becamex dont les investissements s'élèvent à 2000 milliards de dong], *Báo Đầu Tư*, 31/12/2016.

Vietnam-German University, « Trường đại học Việt Đức xét tuyển bổ sung » [Nouvelle campagne de recrutement à la Vietnamese-German University], https://vgu.edu.vn/new-model-university?title=TRUONG-DAI-HOC-VIET-DUC-XET-TUYEN-BO-SUNG&id-bai-viet=2481275&pid=CmsHienThiBaiViet_WAR_cmsportlet_INSTANCE_Ui9vxs95kvTY&reCall=1.

VietsovPetro, « Lịch sử hình thành của VietsovPetro » [Histoire de la création de VietsovPetro], <http://www.vietsov.com.vn/Pages/lichsuhinhthanh.aspx>.

Vingroup, « Giới thiệu tổng quan khu căn hộ Vinhomes Central Park » [Présentation générale du projet Vinhomes Central Park], <https://vinhomesland.vn/vinhomes-central-park>.

Vingroup, « Giới thiệu tổng quan khu căn hộ Vinhomes Golden River » [Présentation générale du projet Vinhomes Golden River], <https://vinhomesland.vn/vinhomes-golden-river>.

Vingroup, « Portail des centres commerciaux Vincom », <http://vincom.com.vn/>.

Vingroup, « Vingroup ra mắt thương hiệu Bất động sản Đại chúng Vincity » [Vingroup lance Vincity, une marque de logements destinée à la classe moyenne], <http://vingroup.net/vi-vn/tin-tuc-su-kien/tin-tuc-hoat-dong/bat-dong-san/vingroup-ra-mat-thuong-hieu-bat-dong-san-dai-chung-vincity-2997.aspx>.

VnEconomy, « Tiền bồi thường Thủ Thiêm là bao nhiêu ? » [Quel est le montant déboursé pour les indemnisations du projet de Thu Thiem ?], <http://vneconomy.vn/dia-oc/tien-boi-thuong-thu-thiem-la-bao-nhieu-2009070102074150.htm>.

Vres TV, « Phú Mỹ Hưng. Sau 20 năm, từ vùng đầm lầy lớn nhất Sài Gòn đã biến thành khu đô thị siêu sang ra sao? » [Phu My Hung. La transformation de la plus grande zone marécageuse de Saigon en une zone urbaine nouvelle de standing], *Youtube*, 13/01/2018.

Y Tuong Quang, « 3 Dự án làm thay đổi bộ mặt Mỹ Phước 4, Bình Dương » [Les trois grands projets urbains qui transforment le secteur My Phuoc IV (Binh Duong)], *Youtube*, 05/09/2018.

Zone industrielle de Becamex-Binh Phuoc, <https://becamexbinhphuoc.vn/>.

Zone urbano-industrielle de Bau Bang, <http://becamex.com.vn/vn/linh-vuc-hoat-dong/khu-cong-nghiep/bau-bang-residential-and-industrial-park>.

Table des figures

Cartes

Carte 1. La région de Hô Chi Minh Ville	27
Carte 2. L'organisation du territoire de Hô Chi Minh Ville	40
Carte 3. L'organisation du territoire de Binh Duong.....	42
Carte 4. L'organisation du territoire de Đông Nai.....	44
Carte 5. L'organisation du territoire de Ba Ria Vung Tau	45
Carte 6. L'organisation administrative de la Cochinchine française en 1878	58
Carte 7. L'organisation du réseau routier et de chemins de fer de l'Indochine en 1933	69
Carte 8. L'organisation administrative de la préfecture de Saigon-Cholon, de la province de Gia Định et les fronts d'urbanisation de la capitale durant la guerre du Vietnam	82
Carte 9. L'organisation spatiale de la dorsale urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville	115
Carte 10. Le développement des zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville à partir de 1987	122
Carte 11. Le réseau d'infrastructures de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville	126
Carte 12. L'organisation spatiale de Hô Chi Minh Ville selon le schéma directeur de 2010	147
Carte 13. L'organisation spatiale de la zone industrialo-portuaire de Cat Lai (district 2, Hô Chi Minh Ville)	154
Carte 14. Les dynamiques d'urbanisation et d'industrialisation de Hô Chi Minh Ville à partir du <i>Đôi Moi</i>	155
Carte 15. Le réseau d'infrastructures de transport du corridor de développement de Đông Nai-Ba Ria Vung Tau	166
Carte 16. Les dynamiques d'urbanisation et d'industrialisation du corridor Đông Nai-Ba Ria Vung Tau à partir des années 1990	167
Carte 17. Les dynamiques d'urbanisation, d'industrialisation et de coopération interprovinciale de Binh Duong à partir des années 1990.....	191
Carte 18. L'organisation spatiale des parcelles dans une zone résidentielle au développement autoproduit, l'exemple d'un quartier limitrophe de la zone franche Linh Trung II (district de Thủ Đức, Hô Chi Minh Ville)	203
Carte 19. L'organisation du projet de logements commerciaux Midori Park et ses liens spatiaux avec la zone industrielle VSIP II (ville nouvelle de Binh Duong, Binh Duong).....	247
Carte 20. L'organisation spatiale et le réseau routier hiérarchisé de la ville nouvelle de Binh Duong	261
Carte 21. Les pôles urbano-industriels de la province de Binh Duong	305
Carte 22. L'organisation du territoire du district 2.....	314
Carte 23. La répartition des projets immobiliers développés par Vingroup sur le territoire de Hô Chi Minh Ville.....	329

Carte 24. Le déséquilibre urbain et économique entre les provinces économiquement avancées et les provinces périphériques de la région de Hô Chi Minh Ville.....	345
Carte 25. Les différents niveaux d'urbanisation des provinces de la région de Hô Chi Minh Ville	350
Carte 26. L'évolution de la population urbaine de la région de Hô Chi Minh Ville entre 2008 et 2016	351
Carte 27. L'organisation du réseau urbano-industriel des provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville.....	354
Carte 28. L'organisation du réseau urbano-industriel de l'axe Binh Duong-Đông Nai.....	362
Carte 29. L'organisation du réseau urbano-industriel de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau	365
Carte 30. L'organisation du réseau urbano-industriel de l'axe Binh Duong-Binh Phuoc.....	368
Carte 31. Les inégalités de développement au sein du rectangle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau	374
Carte 32. La construction d'une nouvelle ceinture urbano-industrielle dans les territoires limitrophes du rectangle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau.....	376
Carte 33. Les marges de la région métropolitaine de Hô Chi Minh Ville, un territoire enclavé pourtant doté de potentiels transfrontaliers.....	379
Carte 34. La répartition des zones industrielles de Hô Chi Minh Ville, sa diversité et ses évolutions	395
Carte 35. L'organisation du réseau de zones industrielles de la province de Binh Duong	425
Carte 36. La subdivision de la ville-province en sous-secteurs selon le schéma directeur de la région de Hô Chi Minh Ville	512
Carte 37. Le district de Tân Uyên, un territoire partiellement intégré à l'axe principal de développement de Binh Duong	517

Illustrations

Illustration 1. Le plan Coffyn de 1862 et l'organisation administrative des districts de centre-ville de Hô Chi Minh Ville en 2018	60
Illustration 2. Le réseau de chemins de fer et de tramways de Saigon et ses vestiges dans le paysage de Hô Chi Minh Ville	68
Illustration 3. L'évolution de l'organisation administrative de la région de Saigon pendant et après la guerre du Vietnam	73
Illustration 4. L'évolution du secteur nord-est de Saigon	84
Illustration 5. Un projet de réaménagement de la péninsule de Thu Thiêm datant de l'époque de la République du Sud-Vietnam	87
Illustration 6. Les zones industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville, le fer de lance de l'industrialisation vietnamienne depuis les réformes du Đôì Moi de 1987.....	107
Illustration 7. L'évolution de l'industrialisation et ses effets sur la trajectoire d'urbanisation de la région de Hô Chi Minh Ville.....	113

Illustration 8. L'industrialisation de Hô Chi Minh Ville et la répartition spatiale de ses zones industrielles.....	141
Illustration 9. Des dortoirs ouvriers aux grands projets immobiliers, la diversité de formes urbaines dans les districts de l'est de Hô Chi Minh Ville	144
Illustration 10. Le développement de la ville nouvelle de Thu Thiêm entre 2003 et 2018.....	148
Illustration 11. Les districts de l'est (districts 2, 9 et de Thu Đức) au centre de la modernisation du réseau d'infrastructures de transport de Hô Chi Minh Ville	150
Illustration 12. L'organisation spatiale de l'axe de développement urbano-industriel de Đông Nai-Ba Ria Vung Tau	159
Illustration 13. L'industrialisation de Binh Duong et la répartition spatiale de ses zones industrielles	175
Illustration 14. Le développement urbain et industriel en continuité entre le district de Thu Đức (Hô Chi Minh Ville) et les districts de Di An et de Thuân An (Binh Duong)	180
Illustration 15. Le développement de la ville nouvelle de Binh Duong et son zonage fonctionnel.....	183
Illustration 16. Les districts du centre et du sud (Di An, Thuân An, Thu Dầu Môt, Bê Cat, Tân Uyên) au centre de la structuration du réseau de transport de Binh Duong.....	189
Illustration 17. L'îlot d'habitations de Binh Hoa, l'exemple d'un projet de planification réalisé durant la guerre du Vietnam	199
Illustration 18. Le paysage de l'îlot d'habitations de Binh Hoa.....	200
Illustration 19. L'organisation spatio-fonctionnelle des maisons-compartiments dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville	205
Illustration 20. Sous l'effet de l'industrialisation, les nouvelles fonctions économiques des maisons-compartiments dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville.....	206
Illustration 21. La ruelle et son rôle de liaison entre les dortoirs ouvriers et les axes de communications principaux.....	208
Illustration 22. L'organisation spatiale et fonctionnelle des logements ouvriers locatifs	210
Illustration 23. Les caractéristiques générales des dortoirs de petite taille	211
Illustration 24. Les caractéristiques générales des dortoirs de taille moyenne semi-fermés.....	212
Illustration 25. Les caractéristiques générales des dortoirs fermés dotés de fonctions commerciales supplémentaires	213
Illustration 26. Quelques exemples de dortoirs ouvriers de hauteurs variables	214
Illustration 27. La compacité des studios et le niveau d'équipements des dortoirs ouvriers locatifs	215
Illustration 28. La diversité de modes d'appropriation des espaces publics et des interstices urbains par la population locale dans les périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville	218
Illustration 29. Les dynamiques spatiales d'interdépendance entre le bâti urbain, les activités économiques et les flux de circulation humains et de marchandises dans les périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville	219
Illustration 30. Le développement de l'économie locale sous l'effet de l'industrialisation, l'exemple de la rue Nguyễn Văn Chí (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville)	222
Illustration 31. La synergie spatio-économique entre les zones industrielles et leurs quartiers périurbains limitrophes.....	223

Illustration 32. La verticalisation du paysage urbain des périphéries de Hô Chi Minh Ville, l'exemple des zones urbaines du district 2 situées le long de la route nationale n° 52	227
Illustration 33. Les condominiums, une nouvelle forme urbaine générique et mondialisée au cœur des mutations spatiales, économiques et sociales des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville	229
Illustration 34. L'organisation spatiale d'un appartement de standing, l'exemple d'un projet de condominium situé dans les districts péricentraux du nord-est de Hô Chi Minh Ville.....	231
Illustration 35. L'organisation spatiale d'un projet de maisons-compartiments modernisées, l'exemple du projet Rich Town (ville nouvelle de Binh Duong, Binh Duong)	233
Illustration 36. La diversité de formes spatiales et architecturales et de situations des projets de maisons-compartiments modernisées	234
Illustration 37. Les projets de logements sociaux dans les périphéries industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville.....	238
Illustration 38. L'association de différents types de projets immobiliers dans le cadre des zones urbaines nouvelles	242
Illustration 39. Le rôle structurant des axes routiers régionaux dans le développement urbain des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, l'exemple de l'autoroute CT01 et du deuxième périphérique régional.....	243
Illustration 40. Les dynamiques de développement urbain des périphéries de l'est de Hô Chi Minh Ville sous l'effet de la construction de l'autoroute CT01 et du deuxième périphérique régional	244
Illustration 41. Le développement de la zone résidentielle Viet-Sing en synergie avec la zone industrielle VSIP I	246
Illustration 42. L'embellissement paysager avec la création systématique d'espaces verts et de loisirs dans les projets immobiliers dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville.....	249
Illustration 43. L'interdépendance entre le secteur industriel et le secteur résidentiel dans l'organisation spatiale des villes nouvelles de My Phuoc et de Nhon Trach	253
Illustration 44. Les contrastes paysagers au cœur de l'organisation spatiale des villes nouvelles industrielles de la région de Hô Chi Minh Ville.....	256
Illustration 45. L'interconnexion entre les villes nouvelles de Nhon Trach (carte de gauche) et de My Phuoc (carte de droite) et les pôles urbano-industriels préexistants	257
Illustration 46. Le paysage urbain du secteur de lotissements de la ville nouvelle de Binh Duong..	264
Illustration 47. Les projets immobiliers dans les villes nouvelles de Binh Duong et de Thu Thiêm	265
Illustration 48. Les réseaux routiers hiérarchisés des villes nouvelles de Binh Duong et de Thu Thiêm	267
Illustration 49. Le développement de nouvelles fonctions dans la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong).....	270
Illustration 50. Les activités de commerce dans les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville	280
Illustration 51. L'organisation de la structure de gouvernance d'un îlot d'habitations.....	287
Illustration 52. La protection civile et les activités culturelles et associatives au centre du fonctionnement quotidien d'un îlot d'habitations	288
Illustration 53. L'utilisation de différents dispositifs locaux de contrôle dans l'encadrement des migrants	295

Illustration 54. Le système dualiste de l'État-Parti vietnamien.....	309
Illustration 55. Les différents échelons décisionnels en charge du développement urbain et industriel au Vietnam.....	313
Illustration 56. Le district 2, un grand chantier du renouvellement urbain de Hô Chi Minh Ville....	316
Illustration 57. Les relations public-privé au centre des étapes de l'implantation des projets immobiliers.....	327
Illustration 58. Les projets immobiliers de Vingroup et la verticalisation du paysage urbain de Hô Chi Minh Ville.....	330
Illustration 59. La coopération internationale comme stratégie de développement clé de Becamex	334
Illustration 60. Le condominium de la police nationale du district 2, l'exemple d'un partenariat public-privé dans le domaine du développement urbain.....	338
Illustration 61. Les opérations de modernisation du réseau routier de la région de Hô Chi Minh Ville	357
Illustration 62. Le complexe portuaire de Thi Vai-Cai Mep et le futur aéroport international de Long Thanh, deux projets phares du développement de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau	366
Illustration 63. La zone urbano-industrielle de Becamex-Binh Phuoc.....	370
Illustration 64. La construction des axes de développement de la région de Hô Chi Minh Ville ..	372
Illustration 65. La zone de technologies informatiques de Quang Trung (district 12).....	397
Illustration 66. La zone de nouvelles technologies du district 9 (HCMV), sa localisation et son développement.....	399
Illustration 67. Les immeubles de grande hauteur du centre-ville de Hô Chi Minh Ville	403
Illustration 68. La recomposition spatiale des secteurs situés le long de la rivière de Saigon (districts 1, 2 et de Binh Thanh)	405
Illustration 69. La ville nouvelle de Thu Thiêm (district 2), un nouveau chantier métropolitain à l'est de Hô Chi Minh Ville	407
Illustration 70. Sunrise City (district 7), un projet emblématique de Novaland.....	410
Illustration 71. La route Pham Van Đông, un nouvel axe de communication structurant de Hô Chi Minh Ville.....	414
Illustration 72. La modernisation de la route nationale n° 52 au service du développement urbano-industriel des districts orientaux (districts 2, 9 et de Thu Đức) de Hô Chi Minh Ville.....	417
Illustration 73. La route nationale n° 13, un axe routier d'importance fondamentale et de plus en plus saturé.....	418
Illustration 74. La construction de la première ligne du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville ..	421
Illustration 75. La route nationale n° 13 en tant qu'axe structurant de l'industrialisation de Binh Duong	427
Illustration 76. Les mégaprojets urbains de la province de Binh Duong.	433
Illustration 77. Les projets de coopération entre Becamex et les acteurs étrangers comme moteurs du développement de la ville nouvelle de Binh Duong.....	436
Illustration 78. La route nationale n° 13 et l'autoroute My Phuoc-Tân Van comme axes structurants de la construction territoriale de Binh Duong	439
Illustration 79. La zone industrialo-portuaire de Thi Vai-Cai Mep, un projet de développement prioritaire de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau	443

Illustration 80. Le nouveau centre administratif de Ba Ria Vung Tau et son rôle dans le renouvellement urbain de la ville de Ba Ria.....	446
Illustration 81. L'aéroport international de Long Thanh et l'implantation d'un nouveau pôle urbain industrialo-logistique au sud de Đông Nai	449
Illustration 82. L'évolution des politiques foncières et immobilières et leurs impacts sur le développement urbain de la région de Hồ Chí Minh Ville.....	455
Illustration 83. La zone urbaine nouvelle Phu My Hung, un projet phare du secteur Saigon South (Hồ Chí Minh Ville)	457
Illustration 84. Les stratégies de marketing des promoteurs immobiliers.....	460
Illustration 85. L'évolution des prix fonciers de Hồ Chí Minh Ville, le cas des districts 2, 7, 9 et de Thu Đức	462
Illustration 86. L'omniprésence des zones urbaines fantômes au sein des mégaprojets urbains de la région de Hồ Chí Minh Ville.....	467
Illustration 87. Des ruelles aux axes autoroutiers, la congestion urbaine dans les grandes villes de la région de Hồ Chí Minh Ville.....	470
Illustration 88. L'inondation, un problème majeur reflétant l'insuffisance des infrastructures techniques de la région de Hồ Chí Minh Ville	474
Illustration 89. L'affaire de Thu Thiêm, entre l'immobilisme de la municipalité et la mobilisation populaire des habitants expropriés	478
Illustration 90. La mixité paysagère au sein des secteurs émergents de la région de Hồ Chí Minh Ville, l'exemple du district péricentral de Binh Thanh (Hồ Chí Minh Ville).....	481
Illustration 91. La mosaïque sociale au sein des périphéries émergentes de la région de Hồ Chí Minh Ville.....	484
Illustration 92. Le modèle de logement social de Becamex	487
Illustration 93. La dégradation de l'environnement urbain sous l'effet de l'urbanisation excessive et de l'insuffisance de services publics	497
Illustration 94. L'instance de gouvernance régionale au sein de la structure du pouvoir au Vietnam	509
Illustration 95. La structure de gouvernance de la région métropolitaine de Hồ Chí Minh Ville.....	510
Illustration 96. Cơn Gio, un nouveau pôle urbain au sud de Hồ Chí Minh Ville ?	521

Encadrés

Encadré 1. L'évolution du secteur du logement locatif dans la région de Hồ Chí Minh Ville	279
Encadré 2. La capacité d'adaptation remarquable de la population locale dans des situations précaires	281
Encadré 3. La participation des échelons locaux de pouvoir dans les affaires publiques	285
Encadré 4. La structure de gouvernance des îlots d'habitations en milieu urbain au Vietnam.....	289
Encadré 5. La figure du « chef local » dans la structure de gouvernance de l'îlot d'habitations Binh Hoa du sous-district Lai Thiêu du district de Thuân An (province de Binh Duong)	290
Encadré 6. Les ouvriers du BTP, entre les salaires modestes et les risques professionnels.....	297

Encadré 7. Les ouvriers de zones industrielles, vers une stabilité économique et professionnelle ?	298
Encadré 8. Les travailleurs informels, la figure des laissés-pour-compte dans la société périurbaine	299
Encadré 9. La formulation des stratégies par les provinces et ses effets sur le développement de la région de Hô Chi Minh Ville : l'exemple de Binh Duong	306
Encadré 10. Les pratiques informelles au centre de nouveaux mécanismes de développement urbain	312
Encadré 11. L'appropriation du concept de « ville intelligente » par les acteurs locaux : une comparaison entre Binh Duong et Hô Chi Minh Ville.....	319
Encadré 12. Le Département de développement urbain durable (Sud) de l'Université Vietnam-Allemagne (VGU), un acteur actif dans l'élaboration des nouvelles stratégies de développement de Binh Duong.	320
Encadré 13. Des quartiers de ruelles aux condominiums de standing, l'évolution de la stratégie résidentielle des citadins vietnamiens : l'exemple de Madame et Monsieur N. (résidents du condominium Skycenter, district de Tân Binh, Hô Chi Minh Ville)	324
Encadré 14. La vie dans un condominium de standing, l'évolution du mode de vie et de consommation de Madame et Monsieur N.....	325
Encadré 15. La genèse du « capitalisme de connivence » au Vietnam : l'exemple de la montée en puissance de Vingroup	328
Encadré 16. La rénovation urbaine des secteurs situés le long de la rivière de Saigon comme moteur de la construction d'une vitrine métropolitaine de Hô Chi Minh Ville : le cas des districts 2 et de Binh Thanh.	408
Encadré 17. La modernisation de la route nationale n° 52 (L'autoroute Saigon-Biên Hoa), un projet phare au service de l'interconnexion Hô Chi Minh Ville-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau.	416
Encadré 18. Les conditions résidentielles des travailleurs migrants, l'exemple du groupe d'ouvriers logés dans le dortoir X dans le sous-district Linh Xuân, district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville....	483
Encadré 19. Tât Thanh Cang, un haut fonctionnaire corrompu au centre de l'organigramme politique de Hô Chi Minh Ville	520

Photos

Photo 1. L'intérieur d'une rizerie à Cholon en 1925.....	63
Photo 2. Une rizerie à Cholon située au bord de l'arroyo Chinois en 1925	64
Photo 3. Le port de Saigon en 1866	65
Photo 4. L'autoroute Saigon-Biên Hoa et la cimenterie Ha Tiên (en arrière-plan) au milieu des années 1960	74
Photo 5. Le port de Saigon situé au centre-ville colonial de la capitale de la République du Sud-Vietnam à la fin des années 1960	75
Photo 6. La zone industrielle de Biên Hoa (province de Biên Hoa) à la fin des années 1960	78
Photo 7. L'intérieur d'une usine située dans la zone industrielle de Biên Hoa (province de Biên Hoa)	79

Photo 8. Une usine récemment construite dans la zone de nouvelles technologies du district 9 de Hô Chi Minh Ville (Saigon Hi-tech Park).....	140
Photo 9. La zone industrialo-portuaire de Cat Lai du district 2 de Hô Chi Minh Ville	142
Photo 10. La ligne 1 en construction du réseau de métro de Hô Chi Minh Ville (en parallèle de la route nationale n° 52)	152
Photo 11. Une usine de plasturgie située dans la zone industrielle de Nhon Trach I de la ville nouvelle de Nhon Trach (province de Đông Nai)	160
Photo 12. Un projet de logements à prix abordable dans la ville nouvelle de Nhon Trach (province de Đông Nai)	164
Photo 13. Un projet de logements de luxe à la ville nouvelle de Nhon Trach	165
Photo 14. L'usine coréenne de Kumho Tire (spécialisée en fabrication de pneus) dans la zone industrielle de My Phuoc II de la ville nouvelle de My Phuoc (province de Binh Duong)	174
Photo 15. Le centre de gestion de la zone tertiaire et de nouvelles technologies MapleTree (ville nouvelle de Binh Duong).....	174
Photo 16. Le nouveau centre politico-administratif de Binh Duong (ville nouvelle de Binh Duong, Thu Dầu Môt)	184
Photo 17. Le projet immobilier Midori Park dans la ville nouvelle de Binh Duong.....	185
Photo 18. Le complexe de logements sociaux de Đinh Hoa, situé en périphérie de la ville nouvelle de Binh Duong.....	185
Photo 19. Un dortoir fermé doté de fonctions commerciales (district de Bê Cat, Binh Duong).....	216
Photo 21. Un dortoir de petite taille construit sur des espaces inoccupés d'une maison-compartment (district de Tân Uyên, Binh Duong)	216
Photo 20 Un jardin aménagé sur le toit d'un dortoir de plusieurs étages (district de Di An, Binh Duong)	216
Photo 22. Les villas préfabriquées dans le cadre d'un projet de logements de standing situé dans la ville nouvelle de Binh Duong (province de Binh Duong).....	239
Photo 23. Une villa dotée d'un jardin spacieux dans le cadre d'un projet de logements de standing situé dans le district 9 (Hô Chi Minh Ville)	240
Photo 24. Le parc central de la ville nouvelle de Binh Duong.....	268
Photo 25. La zone urbaine nouvelle de Phu My Hung	458
Photo 26. Les eaux usées d'une usine située dans le sous-district Binh Tho (district de Thu Đức, Hô Chi Minh Ville) déversées dans un canal traversant un secteur résidentiel	493
Photo 27. La proximité entre les usines de la zone industrielle Song Thân I et l'îlot d'habitations Thông Nhât (district de Di An, Binh Duong).....	495
Photo 28. L'immeuble abandonné M & C en plein centre de Hô Chi Minh Ville.....	523

Tableaux

Tableau 1. Les textes juridiques sur les zones industrielles et sur l'investissement promulgués entre 1991 et 2008	108
--	-----

Tableau 2. La répartition des zones industrielles de la dorsale Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Dông Nai-Ba Ria Vung Tau	117
Tableau 3. L'évolution de la stratégie d'industrialisation du Vietnam à partir des réformes du <i>Đôì Moi</i> et ses conséquences sur la dorsale urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville.....	121
Tableau 4. Les caractéristiques principales des groupes de ports maritimes dans la dorsale urbano-industrielle de la région de Hô Chi Minh Ville	127
Tableau 5. L'importance du secteur industriel et de la construction dans l'économie de Hô Chi Minh Ville et son évolution entre 2005 et 2016.	137
Tableau 6 et Tableau 7. La répartition par district des projets immobiliers à Hô Chi Minh Ville en 2015	145
Tableau 8. Population des villes de Biên Hoa (Đông Nai) et de Vung Tau (Ba Ria Vung Tau)....	162
Tableau 9. L'importance du secteur industriel et de la construction dans l'économie de la province de Binh Duong et son évolution entre 2005 et 2016	171
Tableau 10. L'importance des exportations dans l'économie de Binh Duong en 2016.....	173
Tableau 11. Les caractéristiques principales des zones industrielles créées entre 1995 et 2003 à Binh Duong	176
Tableau 12. Les caractéristiques principales des zones industrielles créées à partir de 2004 à Binh Duong	178
Tableau 13. Les maisons-compartiments modernisées, un modèle de logements commerciaux réinventé à partir de concepts préexistants.....	235
Tableau 14. Structure de l'occupation du sol des villes nouvelles de Thu Thiêm et de Binh Duong	262
Tableau 15. La population urbaine des quatre provinces économiquement avancées de la région de Hô Chi Minh Ville.....	352
Tableau 16. Les nouvelles infrastructures routières de la région de Hô Chi Minh Ville	356
Tableau 17. Le volume des marchandises traitées dans les ports de la région de Hô Chi Minh Ville et les prévisions pour 2030	358
Tableau 18. Les caractéristiques spatiales des zones urbano-industrielles de Bau Bang (Binh Duong) et de Becamex-Binh Phuoc (Binh Phuoc).....	369
Tableau 19. Les équipements routiers d'envergure construits dans les districts de l'est (districts 2, 9, de Binh Thanh et de Thu Đức) de Hô Chi Minh Ville entre 2000 et 2015.	414
Tableau 20. La répartition des zones urbaines nouvelles de Binh Duong selon les types de promoteurs en 2014.	431
Tableau 21. Les projets urbains emblématiques de Binh Duong	432

Annexes

Annexe 1. La trame des entretiens réalisés auprès des représentants locaux (chefs d'îlots d'habitations, responsables des associations de masse).....	541
Annexe 2. La trame des entretiens réalisés auprès des représentants des sous-districts, des districts et des départements techniques associés.....	541

Annexe 3. La trame des entretiens réalisés auprès des cadres de la société Becamex.....	542
Annexe 4. La trame des entretiens réalisés auprès des promoteurs immobiliers.....	542
Annexe 5. Les observations et les enquêtes complémentaires réalisées auprès des habitants locaux.....	543

Table des matières

Remerciements.....	1
Remarques préliminaires.....	3
Sommaire.....	5
INTRODUCTION	7
I. De Saigon à la région de Hô Chi Minh Ville, l’histoire d’une région au centre de l’émergence du Vietnam	8
1. Les héritages urbains et économiques de la ville de Saigon-Cholon	9
2. La ville de Saigon-Cholon au centre des premières dynamiques de construction régionale du Sud-Vietnam	10
3. L’urbanisation accélérée et les premières tentatives de création d’une région métropolitaine dans le Sud-Vietnam durant la période de guerre	11
4. De la stagnation urbaine des années 1980 à l’émergence de la région de Hô Chi Minh Ville à l’heure de la mondialisation	13
II. Les périphéries urbaines, témoins de la métropolisation des régions urbaines en Asie	15
1. L’importance fondamentale de l’industrialisation dans l’émergence des grandes villes d’Asie	16
2. À l’heure de la mondialisation, les recompositions fonctionnelles et spatiales des périphéries urbaines au cœur de la métropolisation	19
3. L’industrialisation en lien avec l’urbanisme de projet et les nouvelles échelles de l’urbanisation.....	20
III. Approcher la construction métropolitaine de la région de Hô Chi Minh Ville par l’émergence de ses périphéries urbano-industrielles.....	24
1. L’émergence des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, une trajectoire de développement unique.....	24
2. Le développement des périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville, vers l’émergence d’une métropole d’Asie du Sud-Est ?	26
3. Les jeux d’acteurs spécifiques comme moteur de la diversification des trajectoires de développement	32
4. Les trajectoires métropolitaines diversifiées au cœur de la mise en concurrence entre les pôles de développement.....	34
5. Les périphéries urbaines, témoin d’un développement générateur d’inégalités socio-spatiales.....	35
IV. Du développement périurbain à la métropolisation de la région de Hô Chi Minh Ville : l’itinéraire de la formulation d’une problématique	37
V. Un terrain d’étude centré sur les périphéries émergentes	39

1. Hô Chi Minh Ville, une métropole en voie d'intégration à l'économie mondiale.....	39
2. La métropolisation de Binh Duong : un processus strictement contrôlé par les autorités locales	41
3. Les provinces-satellites de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau : de nouvelles centralités métropolitaines ?.....	43
VI. De la reformulation de la problématique à l'élargissement du terrain d'étude, l'itinéraire de la recherche.....	46
VII. Une méthodologie de recherche résolument qualitative	48
1. Face à l'impossibilité des enquêtes quantitatives, le choix des méthodes qualitatives	48
2. Les ressources textuelles et statistiques comme appui complémentaire	51
 PREMIÈRE PARTIE. DES HÉRITAGES URBAINS ET INDUSTRIELS AU DÉVELOPPEMENT CONTEMPORAIN	 53
 CHAPITRE I. Les héritages urbains et industriels (1859-1985).....	 55
I. Le développement de la ville de Saigon-Cholon (1858-1954) : d'un urbanisme ségrégationniste à la structuration d'une économie extravertie	55
1. La colonisation et la transformation des villes d'Asie du Sud-Est.....	55
2. Le développement de la ville de Saigon à l'époque coloniale, témoin d'une urbanisation ségrégationniste.....	57
3. Saigon au cœur d'une économie coloniale extravertie : entre une industrialisation fragile et des secteurs portuaire et commercial émergents	61
4. L'émergence de Saigon-Cholon durant la période coloniale au cœur des dynamiques de modernisation urbaine et de construction régionale.....	66
II. La région de Saigon durant la période de guerre (1954-1975) : d'une urbanisation « forcée » à une industrialisation embryonnaire vouée à l'échec	71
1. Reconstruire l'économie capitaliste de la République du Sud-Vietnam : une industrialisation ambitieuse mais dépendante d'aides étrangères	71
2. L'explosion urbaine de la région de Saigon pendant la période de guerre : les prémisses de la périurbanisation contemporaine	79
3. De la ville en crise à l'impossible construction régionale, les conséquences d'une urbanisation « forcée ».....	85
III. La région de Hô Chi Minh Ville dans le contexte de construction socialiste (1975-1986) : de la stagnation urbaine à la désarticulation régionale	89
1. De la désurbanisation politique à l'explosion de l'urbanisation spontanée, un développement profondément déterminé par les conjonctures historiques	89
2. La désarticulation des liens régionaux sous l'égide d'une planification centralisée obsolète	95

CHAPITRE II. Le développement urbano-industriel à l'heure de l'ouverture économique depuis les réformes du *Đôi Moi*..... 99

I. Ouverture du Vietnam à l'heure des réformes du *Đôi Moi* de 1986 : une industrialisation globalisée au cœur d'une économie de marché à orientation socialiste..... 99

1. Avant l'heure de la réforme, les symptômes d'une économie socialiste en crise 100
2. Le redressement de l'économie nationale à partir des réformes du *Đôi Moi* de 1986 : l'industrialisation globalisée au cœur de l'émergence du Vietnam..... 101
3. L'introduction de nouveaux modèles spatiaux de développement et la modernisation des infrastructures au service de la croissance..... 106

II. À partir des réformes du *Đôi Moi* : d'une concentration spatiale de zones industrielles à une densification des réseaux d'infrastructures régionaux 111

1. Le rôle structurant et intégrateur de la dorsale industrielle Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau..... 112
2. La structuration d'un réseau régional d'infrastructures au service du développement urbano-industriel des périphéries métropolitaines 123

CHAPITRE III. Le développement urbano-industriel de Hô Chi Minh Ville et des pôles émergents..... 131

I. La métropole de Hô Chi Minh Ville et son rayonnement national au cœur de la construction de la plus grande région urbano-industrielle du Vietnam..... 132

1. L'autonomie décisionnelle et le dynamisme politique de Hô Chi Minh Ville..... 132
2. L'émergence des périphéries urbano-industrielles au cœur des dynamiques spatiales du développement de Hô Chi Minh Ville..... 136
3. Les périphéries orientales de Hô Chi Minh Ville au cœur de la structuration du réseau régional d'infrastructures..... 149

II. Les provinces de Đông Nai et de Ba Ria Vung Tau : des provinces-satellites en voie d'émergence ?..... 156

1. La formation d'un corridor de développement nord-sud sous l'effet de l'industrialisation à partir des années 1990 156
2. L'essor de l'émergence de l'axe de développement Đông Nai-Ba Ria Vung Tau 161

III. La province de Binh Duong : une nouvelle centralité métropolitaine en concurrence avec Hô Chi Minh Ville ?..... 168

1. L'émergence de Binh Duong ou un processus de développement territorialisé par les acteurs publics.. 168
2. Une industrialisation accélérée en synergie avec un urbanisme de projet piloté par les autorités provinciales 170
3. De nouveaux modèles de développement et les infrastructures au service de la métropolisation..... 187

**DEUXIÈME PARTIE. LES RECOMPOSITIONS SPATIO-FONCTIONNELLES
COMME MOTEUR DE LA CONSTRUCTION RÉGIONALE..... 193**

**CHAPITRE IV. L'émergence d'une nouvelle mosaïque paysagère sous l'effet du
développement urbano-industriel 195**

**I. L'urbanisation autoproduite en lien avec l'industrialisation comme moteur de l'émergence
des périphéries métropolitaines..... 196**

1. Le rôle prédominant des maisons-compartiments et des dortoirs ouvriers dans le développement urbain
des périphéries industrielles 198
2. La mise en réseau entre les formes bâties, les espaces interstitiels et les systèmes de voirie 217
3. Une économie périurbaine diversifiée et en croissance accélérée, support spatial et fonctionnel des zones
industrielles 220

**II. L'urbanisme de projet comme moteur de la recomposition spatio-fonctionnelle des
périphéries métropolitaines 224**

1. Une diversité de formes urbaines génériques et mondialisées 225
2. La synergie entre l'urbanisme de projet de l'industrialisation et ses conséquences spatiales..... 240
3. Les villes nouvelles industrielles, l'émergence de nouvelles centralités urbano-économiques 250

**III. Les villes nouvelles dotées de fonctions de commandement : vers une métropolisation
déconnectée de l'industrialisation ? 258**

1. D'une organisation spatiale déconnectée de l'industrie à un zonage destiné aux zones urbaines nouvelles,
la genèse des villes nouvelles de deuxième génération..... 258
2. Les villes nouvelles dotées de fonctions métropolitaines, l'émergence de nouveaux centres secondaires
autonomes..... 268

**CHAPITRE V. La recomposition des jeux d'acteurs du développement à l'heure de la
métropolisation 273**

I. La population au cœur du développement des périphéries métropolitaines..... 274

1. Le rôle de la population locale dans la construction d'une économie urbaine en lien avec
l'industrialisation..... 277
2. Du financement participatif de projets d'aménagement à l'implication dans les politiques locales, le
retour en force de la population..... 282
3. Entre discriminations et luttes, la figure ambiguë des travailleurs migrants..... 291

II. Les instances provinciales au cœur de la formulation des stratégies de développement.. 300

1. Les provinces au cœur de l'élaboration de nouvelles stratégies de développement 303
2. Les départements techniques au cœur des partenariats public-privé de développement 308

3. Le rôle des consultants et du monde académique local le renouvellement des stratégies de développement urbano-industriel	317
III. Au centre de la synergie public-privé, les promoteurs comme un moteur de métropolisation.....	321
1. L'émergence d'une classe moyenne métropolitaine comme condition fondamentale au développement de l'urbanisme de projet	322
2. L'hégémonie politique et financière des grands promoteurs immobiliers	326
3. Les promoteurs des projets de taille petite et moyenne : négociations informelles et consensus locaux.....	336
CHAPITRE VI. La fragmentation du territoire régional sous l'effet de la métropolisation	343
I. La recomposition des axes de développement de la région de Hô Chi Minh Ville	344
1. Le rectangle de développement de Hô Chi Minh Ville-Binh Duong-Đông Nai-Ba Ria Vung Tau : entre renforcement et rééquilibrage.....	348
2. L'axe de développement Binh Duong-Đông Nai : entre stratégie de contournement et complémentarité logistique.....	360
3. Le renforcement de l'axe Đông Nai-Ba Ria Vung Tau : l'émergence d'un nouveau pôle logistique...363	
4. L'axe de développement Binh Duong-Binh Phuoc : vers des dynamiques communes d'industrialisation ?.....	367
II. La mosaïque fragmentaire de développement de la région de Hô Chi Minh Ville : vers une typologie des territoires en émergence.....	371
1. Les territoires situés au cœur de la métropolisation	371
2. Les territoires partiellement intégrés dans les dynamiques d'industrialisation.....	375
3. Les territoires en marge de l'émergence métropolitaine	377
TROISIÈME PARTIE. DE LA MISE EN CONCURRENCE INTERPROVINCIALE AUX DÉFIS DE LA MÉTROPOLISATION	381
CHAPITRE VII. Des trajectoires diversifiées de métropolisation sous l'effet de la concurrence interprovinciale.....	383
I. La métropolisation dans le contexte de la montée en puissance des provinces vietnamiennes : quel cadre conceptuel ?	385
1. La diversité et la complexité du concept de métropolisation	385
2. Le renforcement des pouvoirs provinciaux comme levier de la concurrence métropolitaine.....	388

II. Le modèle de métropolisation de Hô Chi Minh Ville : entre les nouveaux secteurs stratégiques et la régulation des investissements	390
1. Le développement des industries à forte valeur ajoutée au centre de la nouvelle stratégie d'industrialisation.....	391
2. Du marché immobilier à l'implantation d'activités tertiaires supérieures, le rôle régulateur déterminant de la municipalité	401
3. Les mégaprojets d'infrastructures tributaires d'investissements et d'aides au développement en tant que moteur de la construction métropolitaine	412
III. L'alliance « toute-puissante » Comité populaire de Binh Duong-Becamex : interventionnisme, groupes d'intérêts et concurrence interprovinciale.....	422
1. L'expansion des industries manufacturières exportatrices comme moteur de l'industrialisation.....	422
2. Un domaine de l'immobilier résidentiel et industriel sous le contrôle de Becamex	428
3. La modernisation des infrastructures au service de la coopération et de la concurrence interprovinciale.....	438
IV. Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, les atouts industrialo-logistiques au service de la métropolisation ?	441
1. Le rôle prédominant du secteur industrialo-logistique en interdépendance avec Hô Chi Minh Ville ..	442
2. Les nouveaux mégaprojets métropolitains : vers un renforcement de l'interdépendance avec Hô Chi Minh Ville.....	445
 CHAPITRE VIII. Les défis institutionnels, sociaux et environnementaux de la métropolisation	451
I. La spéculation et les mécanismes obsolètes de planification urbaine	452
1. Une spéculation institutionnalisée comme moteur du développement	453
2. Les conséquences de la spéculation : des instabilités du marché aux zones urbaines « fantômes ».....	461
3. Des mécanismes obsolètes de planification urbaine à l'origine de la surcharge des infrastructures	468
II. De l'éviction des populations « indésirables » à la ségrégation socio-spatiale, le coût social élevé de la métropolisation.....	475
1. Les classes populaires face à l'avancement des fronts d'urbanisation : tensions, indemnités insuffisantes et déplacements forcés	475
2. L'urbanisme de projet, un facteur générateur de ségrégation socio-spatiale au sein des périphéries émergentes.....	479
3. De premières politiques sociales : un succès en trompe-l'œil du modèle de logements sociaux ?.....	485
III. À l'heure de la métropolisation, des lacunes environnementales omniprésentes, croissantes et difficilement mesurables	491
1. Une pollution industrielle de plus en plus présente mais difficilement mesurable	491

2. La dégradation rapide et continue de l'environnement urbain.....	496
CHAPITRE XI. L'impossible gouvernance métropolitaine.....	501
I. Des mécanismes inefficaces et artificiels de gouvernance régionale.....	502
1. Les logiques obsolètes d'une planification héritée de l'époque socialiste.....	503
2. De nouvelles stratégies de l'État central face à la montée en puissance des provinces.....	505
3. L'incohérence des structures de gouvernance métropolitaine.....	508
II. Des politiques métropolitaines peu inclusives au centre de la fragmentation du développement régional.....	514
1. Le manque d'inclusivité des politiques de développement territorial.....	515
2. Une gouvernance métropolitaine inégalitaire au service de groupes d'intérêts.....	519
CONCLUSION.....	527
Les périphéries de la région de Hô Chi Minh Ville : la juxtaposition de paysages urbains représentatifs de modes de développement contrastants.....	530
De nouveaux équilibres public-privé et la diversification de stratégies de jeux d'acteurs.....	531
Les nouveaux corridors urbano-industriels transprovinciaux comme outil de la mise en concurrence entre les pôles de développement.....	534
La métropolisation, un processus générateur d'inégalités territoriales, de ségrégations sociales et de dégradations environnementales.....	536
Annexes.....	541
Annexe 1. La trame des entretiens réalisés auprès des représentants locaux (chefs d'îlots d'habitations, responsables des associations de masse).....	541
Annexe 2. La trame des entretiens réalisés auprès des représentants des sous-districts, des districts et des départements techniques associés.....	541
Annexe 3. La trame des entretiens réalisés auprès des cadres de la société Becamex.....	542
Annexe 4. La trame des entretiens réalisés auprès des promoteurs immobiliers.....	542
Annexe 5. Les observations et les enquêtes complémentaires réalisées auprès des habitants locaux.....	543
Sources et références bibliographiques.....	545
Entretiens.....	545
Hô Chi Minh Ville.....	545
Chercheurs et consultants.....	545

Promoteurs immobiliers et entreprises industrielles.....	545
Autorités locales	546
Binh Duong	546
Chercheurs et consultants	546
Becamex	546
Autorités locales	547
Textes de loi consultés.....	548
Rapports d'étude et d'expertise, schémas directeurs et programmes de développement.....	553
Ouvrages généraux, articles, travaux de recherche	555
Colloques, conférences et séminaires	573
Articles de presse.....	574
Sites Internet.....	579
Table des figures	589
Cartes.....	589
Illustrations.....	590
Encadrés	594
Photos	595
Tableaux	596
Annexes	597
Table des matières	599

Résumé

Depuis les réformes du *Đôi Moi* (Renouveau) de 1986, la région de Hô Chi Minh Ville est devenue le fer de lance de l'économie vietnamienne. Comptant un tiers des zones industrielles du Vietnam, les quatre provinces économiquement avancées de la région, à savoir Hô Chi Minh Ville, Binh Duong, Đông Nai et Ba Ria Vung Tau, forment la plus grande dorsale urbano-industrielle du sud du pays et s'intègrent rapidement à l'économie mondiale. Sous l'effet de cette industrialisation globalisée, les périphéries métropolitaines de ces provinces se transforment rapidement, avec la construction de nombreux projets immobiliers, de villes nouvelles et d'infrastructures d'envergure. Cette thèse de doctorat vise à analyser la synergie entre l'industrialisation, l'urbanisation autoproduite et l'urbanisme de projet, ainsi que les liens d'interdépendance entre les territoires et entre les acteurs. La métropolisation de cette région urbaine s'inscrit dans un processus de recomposition de jeux d'acteurs. Celui-ci se caractérise non seulement par l'avènement d'une alliance public-privé, mais aussi par la généralisation de nouvelles pratiques de négociation, de consensus et de passe-droit dans un contexte où l'État réinvente les mécanismes de gouvernance dans l'objectif de préserver sa capacité interventionniste face aux acteurs privés. Avec l'émergence de nouveaux pôles de développement, les provinces émergentes entrent en concurrence avec la métropole de Hô Chi Minh Ville, formant ainsi une construction régionale polycentrique. Si les stratégies diversifiées de métropolisation conduisent communément à la transformation paysagère et au redéploiement fonctionnel, celles-ci sont aussi génératrices de fragmentations territoriales, d'inégalités socio-économiques et de problèmes environnementaux.

Mots clés : Vietnam ; région de Hô Chi Minh Ville ; industrialisation ; urbanisme de projet ; recompositions de jeux d'acteurs ; construction régionale.

Abstract

Since the *Đôi Moi* (Renovation) reforms initiated in 1986, the Hô Chi Minh City region plays a fundamental role in the economic development of Vietnam. Owning one-third of Vietnam's industrial parks, the four most developed provinces of Hô Chi Minh City, Binh Duong, Đông Nai and Ba Ria Vung Tau form the largest urban-industrial pole in the south of Vietnam. Under the effects of the globalized industrialization, the suburban areas of the Hô Chi Minh City region are rapidly transforming, from the construction of multiples real estates projects and new cities to the development of new regional infrastructures. This thesis aims to decipher the synergy between industrialization, spontaneous urbanization and mega urban projects, as well as the interdependent relationship between localities and between different stakeholders. From local authorities to private real-estate developers, stakeholders adopt new negotiation methods and breaking-fence tactics, which leads to the creation of multiples public-private alliances in urban-industrial development. Contributing

to the creation of new development pole, the metropolization intensified the competition between emerging provinces and Hô Chi Minh City, which reinforces the polycentric trend of regional construction. If the diversified metropolitan strategies adopted by the provincial authorities commonly lead to landscape transformation and functional redeployment, the competition between Hô Chi Minh City and the neighboring provinces generates multiples territorial fragmentation, socio-economic inequalities and environmental problems.

Key words: Vietnam ; Hô Chi Minh City region ; industrialization ; mega urban projects ; stakeholder recomposition ; regional development.