



HAL
open science

La transition d'usage des quais et son impact sur le paysage des berges : étude de cas de Kinh Tau Hu, Hô Chi Minh-ville

Tran Khanh Ngoc Nguyen

► **To cite this version:**

Tran Khanh Ngoc Nguyen. La transition d'usage des quais et son impact sur le paysage des berges : étude de cas de Kinh Tau Hu, Hô Chi Minh-ville. Architecture, aménagement de l'espace. 2014. dumas-01097050

HAL Id: dumas-01097050

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01097050>

Submitted on 18 Dec 2014

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.

Copyright

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivant :

	OUI	NON
Consultation sur place	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impression	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diffusion Intranet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diffusion Internet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Exposition	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Publication non commerciale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

**LA TRANSITION D'USAGE DES QUAIS
ET SON IMPACT SUR LE PAYSAGE DES BERGES**

Etude de cas de Kinh Tau Hu, HoChiMinh-ville

Ecole nationale supérieure d'architecture de Toulouse

Environnement, Paysage et Architecture S87EP

Nom et prénom : NGUYEN Tran Khanh Ngoc

Directeur d'étude : Christophe JULIENNE

Année : 2013 - 2014

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Titre du mémoire :

LA TRANSITION D'USAGE DES QUAIS ET SON IMPACT SUR LE PAYSAGE
DES BERGES

Question problématique :

COMMENT LA TRANSITION D'USAGE DES QUAIS INFLUENCE- T- ELLE
LE PAYSAGE DES BERGES ?

Nom et prénom : NGUYEN Tran Khanh Ngoc

Directeur d'étude : Christophe JULIENNE

Mots clés : quais, transition d'usage, Kinh Tau Hu, Arroyo
Chinois, Saigon, paysage.

Résumé :

Face au développement urbain, l'usage initial des quais présente déjà ses limites dans la relation de ces quais avec la ville moderne. La reconquête des quais afin de leur donner un nouvel usage qui corresponde aux besoins modernes est primordiale. Pourtant, comment faire pour les reconquérir tout en conservant leur propre identité? En se basant sur les changements de paysage des berges, l'analyse du cas de Kinh Tau Hu (appelé "arroyo chinois" par les français) à HoChiMinh-ville, au Vietnam permet d'examiner l'efficacité de ce travail de réaménagement effectué sur le canal.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Le paysage des berges	5
Le réaménagement des quais	6
Objet de l'étude - Présentation de la problématique	
1. L'histoire du quartier Cho Lon	8
2. Le rôle de Kinh Tau Hu	11
Méthode de travail	19

DEVELOPPEMENT

1. XVIIIe siècle - avant le réaménagement 2005 - 2011 : Epoque du comptoir fluvial	
1.1. Les activités	14
1.2. Les schémas et les photos illustrés	14
2. Le réaménagement urbain de 2005 à 2011 et même après : Epoque de la transition d'usage : le commerce à réaménager et le loisir à commencer.	
2.1. Le paysage des berges aujourd'hui	32
2.2. Des activités fluviales	33
2.3. L'indécision de la politique urbaine et régionale	34
2.4. Le schéma et les photos illustrés	36

CONCLUSION	43
-------------------	----

BIBLIOGRAPHIE	44
---------------	----

GLOSSAIRE	45
-----------	----

ANNEXE	49
--------	----

REMERCIEMENTS	61
---------------	----

INTRODUCTION

Le paysage des berges

Tout d'abord, il convient de préciser que les berges analysés dans ce mémoire sont ceux dont les quais étaient utilisés autrefois à des fins utilitaires (commerce, industrie,...) auxquels était rattaché le transport fluvial.

Pour mieux comprendre ce qui caractérise ces paysages aux berges, il convient de rappeler l'histoire de l'évolution du transport fluvial :

Pendant longtemps, le transport routier fut très limité, le transport fluvial occupait alors un rôle primordial dans le commerce et l'industrie.

Pour faciliter ce moyen de transport, des systèmes de canaux ont été intégrés dans de grandes villes commerciales. Cette réalisation a donc fait apparaître des quais adaptés à leurs usages initiaux: industriel, commerce,... Un paysage de berges ordinaires à l'époque correspond à un ensemble d'usines industrielles, d'entrepôts, de comptoirs fluviaux profitant de tous les ports commerciaux du monde: des quais de Paris, de Singapour,... à ceux de Saïgon.

Pourtant, le développement des voies routières et/ou des voies ferroviaires a causé la chute du transport fluvial. En France, le canal du Midi est témoin de son déclin pendant la révolution ferroviaire, en 1866. De même manière, après le développement de ces transports et les changements qu'ils ont introduit dans la ville, la relation quais-ville conçue autrefois pour les usages industriels ou commerciaux, s'est affaiblie. La ville a alors tourné le dos aux quais. Résultat: il y a eu un temps où les quais ne restaient que des espaces délaissés dans la ville.

Par conséquent, le paysage des berges, de ses quais et ses bâtiments avec leurs formes caractéristiques, reflètent directement la relation entre le canal et la ville, et quelquefois même avec le quartier. A travers ceci, l'observateur peut déterminer l'identité ainsi que l'histoire de ces terrains dans le temps.

Le réaménagement des quais

Les nouveaux enjeux des villes consistent aujourd'hui à retourner vers les trames bleues. Dans cet objectif, le réaménagement des quais est une action privilégiée permettant de leur donner un nouvel usage convient mieux au contexte contemporain.

« Il fallait aider à l'avènement d'un autre temps, permettre d'autres perceptions, d'autres usages, intégrer les quais à la ville » - Michel Corajoud, paysagiste français.

D'autre part, « les quais symbolisent la réappropriation collective d'un espace un temps coupé de la ville » - Vincent Feltesse, Président de la communauté urbaine de Bordeaux³. Autrement dit, ils reflètent un temps passé dans l'histoire de ces villes. De cette manière, cette reconquête des quais exige une grande sensibilité dans cette reconquête car elle nous oblige à repenser notre rapport au temps et au territoire.

Par exemple: les friches industrielles, agricoles,... et celles peuplant les berges, témoignent d'une ancienne période glorieuse et posent ainsi des questions dans leur réaménagement.

Donc, comment peut-on retoucher, reconquérir les quais, ces espaces sensibles, tout en conservant leur propre identité ?

OBJET DE L'ETUDE - PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE

Kinh Tau Hu (appelé l'Arroyo Chinois par les français), - HoChiMinh-ville, Vietnam.

L'important transport fluvial du XIXe siècle entre Saigon (ancien nom de HoChiMinh-ville) et les zones lointaines du sud du Vietnam, permettait au canal Kinh Tau Hu ("Arroyo Chinois" en français) d'accueillir plusieurs dizaines de jonques et de navires de transport de riz et de produits agricoles.

Depuis l'année 2005, la modernisation de HoChiMinh-ville a mené au réaménagement des quais du Kinh Tau Hu. Suite à de grands changements, un nouvel usage (de loisir) aussi qu'un paysage différent apparaissent sur les berges. Jusqu'à aujourd'hui encore, le changement continue ...

En effet, à la manière des autres villes, l'urbanisation et la modernisation de HoChiMinh-ville qui provoquent le changement d'usage de ses quais et de leur paysage s'avèrent incontournables. Par contre, leur cas paraît différent de celui des villes des autres pays en raison de :

- La mixité d'usage : Les quais sont encore témoins de la transition d'usage. Le transport fluvial ne disparaît pas encore. En effet, il est constitué d'un mélange d'usage, entre l'ancien (le commerce) et le nouveau (le loisir).
- Le contexte contemporain : Ce changement se passe dans un temps beaucoup plus récent que les cas précédents. Avec les évolutions techniques et idéologiques, et après l'expérience tirée des cas précédents, il est nécessaire d'avoir une nouvelle approche dans cette reconquête des berges.

Dans cet intérêt, nous allons analyser l'histoire de l'évolution des quais de *Kinh Tau Hu* à HoChiMinh-ville. A travers cette analyse du changement du paysage des berges, objet le plus influencé par les projets d'aménagement et de réaménagement, il donne une observation globale sur l'exploitation des quais, notamment la période récente (2005 - aujourd'hui) où la mixité d'usage existe et le réaménagement est encore en cours. Son objectif est enfin de pouvoir examiner l'efficacité de la reconquête des quais anciens d'une ville qui change et qui se développe un peu plus chaque jour.

On arrive donc à la problématique suivante :

Comment la transition d'usage des quais influence-t-elle le paysage des berges ?

Etude de cas de Kinh Tau Hu (aussi appelé "Arroyo Chinois"), HoChiMinh-ville

La présentation partielle ou globale des quais de Kinh Tau Hu présenterait des lacunes si je n'aborde pas en premier lieu l'histoire du quartier Cho Lon¹. Il s'agit de l'origine de l'existence du Kinh Tau Hu et cela se passe au début de XIXe siècle.

1. L'histoire du quartier Cho Lon :

XVIIIe siècle : comptoir fluvial primordial majeur de la Cochinchine.

Aux alentours de 1680, pour des raisons politiques, de nombreux chinois ont quitté la Chine pour le Vietnam. Sous l'impulsion de l'empereur vietnamien, ils ont réalisé les premières conquêtes des régions du Sud, des plaines encore rurales à l'époque.

Grâce à leur habileté, à Dong Nai (près de l'actuel bien Hoa), certains d'entre eux ont fondé une colonie agricole et commerciale. D'autres encore contrôlèrent les activités de cabotage dans tout le bassin du delta du Mekong à partir de Tien Giang (My Tho). Résultat, la maîtrise du transport fluvial ainsi que la commercialisation du riz au Sud du Vietnam était rapidement réservé aux immigrants chinois¹.

Entre 1679 et 1731, une petite communauté de Chinois s'est installée à la proximité de Saigon². A partir de l'année 1778, avec l'intégration de masse des Chinois de Bien Hoa, elle devenait alors un comptoir important nommé Cho Lon, « le Grand Marché »³, "le marché le plus important des six provinces"². Son activité principale consistait à dégrainer et exporter du paddy venant des régions du Sud-Ouest du Vietnam.

^{1, 2} **LE Quang Ninh - Dovert**, Stéphane, *Saigon 1968-1998 Architecture/Urbanisme*, 1998, p.45

¹ Explication du nom de ChoLon: voir le glossaire.

² **GARNIER, Francis**, *Annuaire de la Cochinchine Français pour l'année 1866*, chapitre 83 et 84.

Localisé au carrefour des chemins fluviaux (l'un allant vers les régions de Sud, l'autre vers Bien Hoa, et le dernier vers la mer), Cho Lon fournissait du riz aux villes éloignées telles que Manille (Philippines), Batavia (ancien nom de Jakarta, Indonésie) ou Malacca (Malaysia)³. Les revenus venant de ce commerce permettaient une politique de percement de canaux dans l'objectif d'améliorer les transports fluviaux. C'est dans ce contexte que Kinh Tau Hu (Arroyo Chinois) vit le jour⁴.

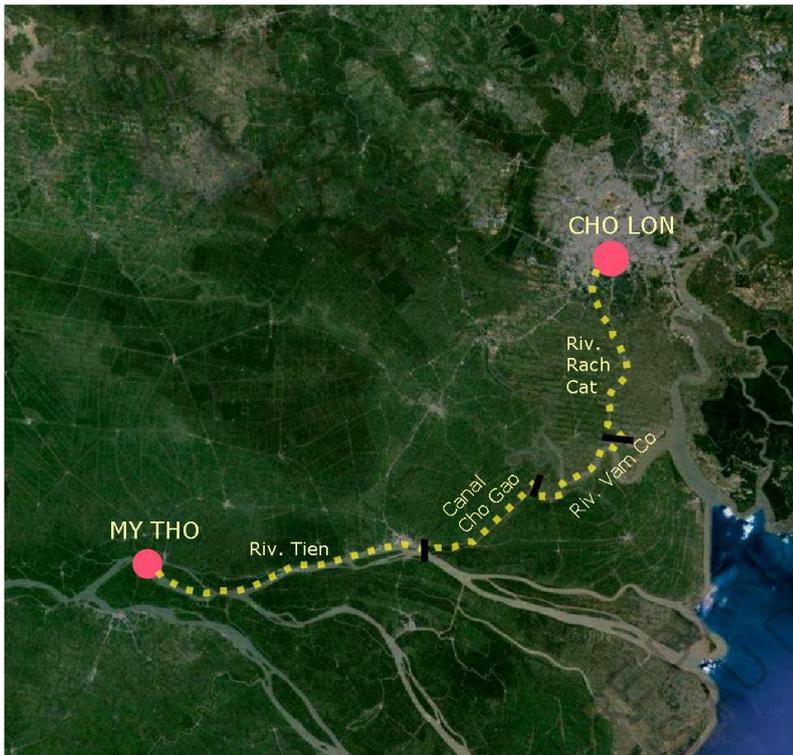
Les cartes ci-après représentent le parcours fluvial entre Cho Lon, les régions du Sud du Vietnam et l'étranger.

Le schéma global ci-dessous est réalisé pour illustrer l'évolution du système de canaux à Cho Lon de 1772 à 1968 dont les informations et les images sont basées sur:

- Des livres cadastrales de HoChiMinh-ville:
 - TRAN Kim Thach, Địa chất và môi trường Thành phố Hồ Chí Minh, Editions Trê, 1998.
 - TRAN Van Giau, TRAN Bach Dang, NGUYEN Cong Binh, Địa chí Văn hóa Thành phố Hồ Chí Minh, volume 1, Editions Thành phố Hồ Chí Minh, 1987, p. 219.
- Et des cartes de Cho Lon des années 1815, 1874, 1923, 1964, 1968.

Ce schéma ne représente que les grands canaux du Cho Lon.

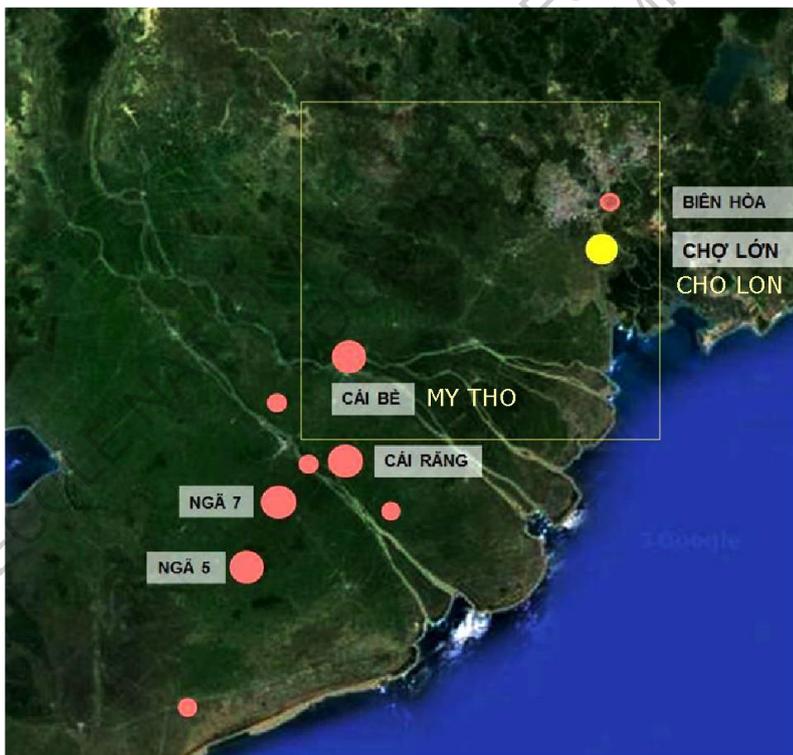
^{3,6} **LE Quang Ninh - Dovert**, Stéphane, *Saigon 1968-1998 Architecture/Urbanisme*, 1998, p.45



1. Parcours fluvial entre My Tho, la ville d'entrée des régions du Sud Vietnam, et Saigon réalisé depuis XVIIIe siècle. Distance : 70km, Durée du transport: 2 jours pour un jonque motorisé.

2. Localisation des marchés flottants du Sud Vietnam aujourd'hui: Avant, le nombre de ces marchés était beaucoup plus nombreux. Maintenant, il ne reste que des grandes marchés flottants principales.

3. Localisation du comptoir fluvial Cho Lon et des autres comptoirs fluviaux étrangers en XVIIIe siècle.



1. Le rôle de Kinh Tau Hu

En se basant sur la complexité du système de canaux utilisés entre 1866 et 1968, on peut constater que cette période témoigne de la prospérité du marché Cho Lon. De cette prospérité, "[...] les Chinois [...] construire à leur frais à Cholen⁵ des quais en pierre sur une étendue de plusieurs kilomètres, et de contribuer pour une part considérable au creusement du canal destiné à relier le Binh-Duong ou Vam Ben Nghe (ancien nom du Kinh Tau Hu) au Ruot Ngua qui aboutit au Rach Cat (1819)".⁶

Les avantages dans le transport fluvial de ce canal d'après Vương, Hồng Sên, *Saigon năm xưa (Saigon autrefois)*, Editions Tổng hợp Đồng Nai, 1960, p. 127 :

- De compléter le chemin fluvial liant Saigon et les autres régions du Sud de Vietnam. Avant, un autre canal nommé Kinh Ruot Ngua avait été percé mais avait du mal à être exploité à cause de son assèchement avant 1819.
- De raccourcir le parcours fluvial au lieu d'utiliser un chemin maritime plus loin et plus risqué.

A la naissance, An Thong ha (nom initial de Kinh Tau Hu) s'allongeait donc s'étendait donc de l'extrémité du Rach Ben Nghé jusqu'à l'autre bout de la rivière Rach Cat (illustré par la première image du schéma "Evolution du système des canaux à Cho Lon 1772 - aujourd'hui").

Ses dimensions⁷:

Longueur : 5 472 m ; Largeur : 36 m 90 ; Profondeur : 17m28.

Une berge de largeur 20,48 m s'étendait de chaque côté.

Après des époques de changements politiques et du nom du canal⁸, Kinh Tau Hu fut limité en une tronçon passant devant le marché Binh Tay : du pont Chũ Y au pont Lò Gốm.

Ses dimensions actuelles sont:

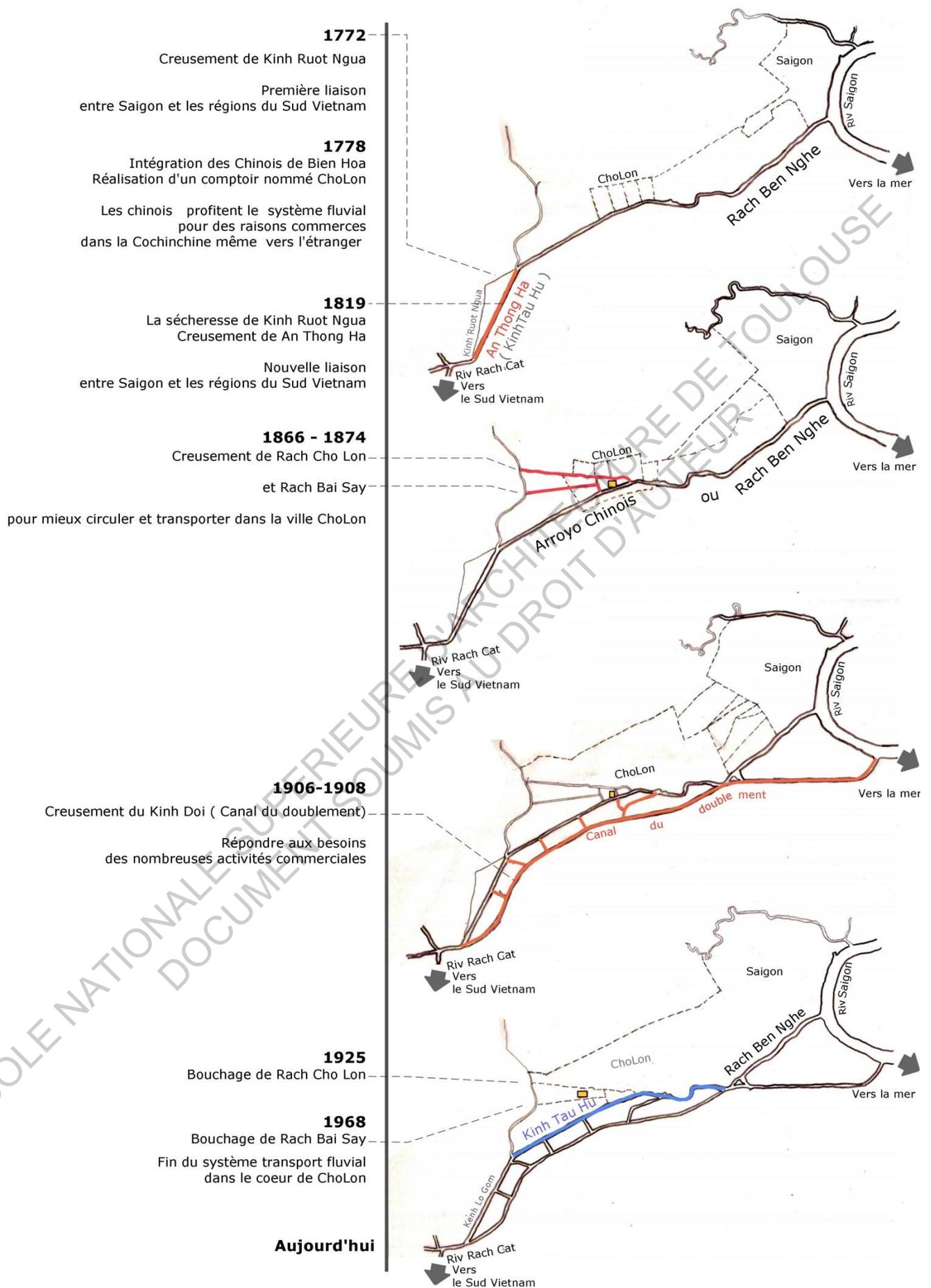
Longueur : 10 km ; Largeur : 40 m 90.

⁵ Cholen: voir le glossaire

⁶ Annuaire de la Cochinchine Française pour l'année 1866

⁷ Vương, Hồng Sên, *Saigon năm xưa (Saigon autrefois)*, Editions Tổng hợp Đồng Nai, 1960, p. 128

⁸ Changement de la localisation et du nom de Kinh Tau Hu:voir le glossaire



Evolution du système des canaux à Cho Lon 1772 - aujourd'hui

METHODE DE TRAVAIL

Pour pouvoir mieux comprendre et esquisser une image globale du processus évolutif des quais, il serait nécessaire de les placer dans leur contexte historique, social et économique de chacune des époques traversées.

Concernant d'objet de l'étude, ce mémoire s'engage à analyser les trois entités les plus influencés par le changement d'usage :

- Le petit parcours fluvial Rach Cat - Cho Lon.
- Le profile du quai.
- Le paysage des berges.

Pour simplifier la complexité liées aux différents époques, ce mémoire se découpera en deux périodes principales qui détermineront le paysage des berges et influenceront leurs modifications :

1 - Du XVIIIe siècle - avant le réaménagement 2005 - 2011:

Usage initial des quais : le commerce.

Transition d'usage : réduire le commerce.

Méthodologie : Etudes des documents : bibliographies, photos anciennes, ... → comprendre leur histoire, leur rôle, leur relation à la ville et leur paysage ancien.

2 - Le réaménagement urbain (2005-2011) - aujourd'hui

Mixtion d'usage : commerce et loisir.

Méthodologie : Etudes des documents : bibliographies, photos anciennes et récentes, des décisions, des bases de données, ... → déterminer la nouvelle relation à la ville, le nouveau réaménagement, le nouvel usage.

Enquête :

- observation, prendre des photos → examiner le nouveau paysage.
- des entretiens → opinions des gens, des spécialistes du nouveau réaménagement.

Et interpréter l'avenir ...

DEVELOPPEMENT

1. Du XVIIIe siècle - avant le réaménagement 2005 - 2011:

Epoque du comptoir fluvial

1.1. Les activités

Depuis sa naissance jusqu'à la fin du XIXe siècle, la ville des chinois (Cho Lon) était considéré comme un atout pour toute le commerce de la basse Cochinchine (la région du Sud-Ouest du Vietnam). Pouvoir contrôler cette ville signifiait avoir le contrôle de toutes les activités sur le territoire An Nam (Sud du Vietnam)⁹.

En 1874, la première usine d'égrainage du paddy fonctionnant à la vapeur d'eau au Vietnam était construite à Cho Lon. Cela marque la nouvelle époque de la révolution industrielle. Jusqu'à l'année 1900, 9 grandes usines en vapeur d'eau de propriétaires chinois et des directeurs français.

Revenue total de l'exportation : 2 629 000 000 Francs (fin de l'année 1920)¹⁰

Paddy égrainé : 6.528.000kg (96.000 piculs, 1 picul = 68kg).

Riz "cargo" (pas blanc et mat): 2.992.000kg (44.000 piculs).

Riz blanc : 1.645.600kg (24.200 piculs)¹¹.

Les avantages de la localisation sur les berges de ces usines sont :

- Mieux importer du paddy des jonques du Sud-Ouest ainsi que mieux exporter du riz vers les autres régions.
- Que l'eau utilisée pour le fonctionnement de ces usines était collectée sur place.

Elles se concentraient de plus en plus en nombreux **sur les berges de Kinh Tau Hu**.

Aux berges de Rach Cho Lon : se trouvait des *Tàu khậu*, de grands entrepôts en briques. Une fois par an, des chinois venant de la Chine et louaient ces *Tàu khậu* pour y stocker

⁹ De la Barrière, Léopold Pallu, *Histoire de l'Expédition de Cochinchine en 1861*, Berger-Levrault et Cie, Paris 5 Rue des Beaux-Arts, 1889.

¹⁰ Bulletin bi-mensuel (de la Chambre de commerce de Saïgon), 20 Juin 1881, 25 Janvier 1890, 5 Juillet 1900, 19 Février 1918, 21 Mai 1924, 2 Janvier 1923, 15 Février 1928, 15 Janvier 1933, Saïgon.

¹¹ Bonhoure, Eugène, *Indo-Chine*, Editions Challamel (Paris), 1900

leurs marchandises. La marchandise était ensuite vendue en gros ou au détail¹².

Du côté du Rach Bai Say : des maisons chinoises peuplaient le long de ses deux berges¹³.

Malheureusement, la localisation exacte de ces deux zones (celle des *Tàu khậu* et celle des quartiers de logements) présente certaines difficultés faute de documents précis. D'autre part, étant donné que le rez-de-chaussée des maisons chinoises étaient toujours aménagées pour la commerce, ces maisons servaient déjà au stockage des marchandises. Par conséquent ces deux zones sont entremêlées. Elles seront donc représentées avec une seule couleur sur le schéma suivant, sous le nom de "*Tàu khậu*".

Au milieu de ces deux zones, se situait aussi une cale pour la réparation des jonques. Elle est devenue aujourd'hui le Nouveau Marché - Cho Binh Tay.

Petit glossaire :

Binh Dong (*Bình Đông*) - Binh Tay (*Bình Tây*) : les deux quartiers aux deux berges de Kinh Tau Hu. Sur la carte, Binh Tay se situe au dessus du canal et Binh Dong est au dessous.

Des quartiers spécialisés :

Grâce au système complexe des canaux de Cho Lon, les quartiers des métiers spécialisés se sont créés afin d'optimiser les avantages du transport fluvial.

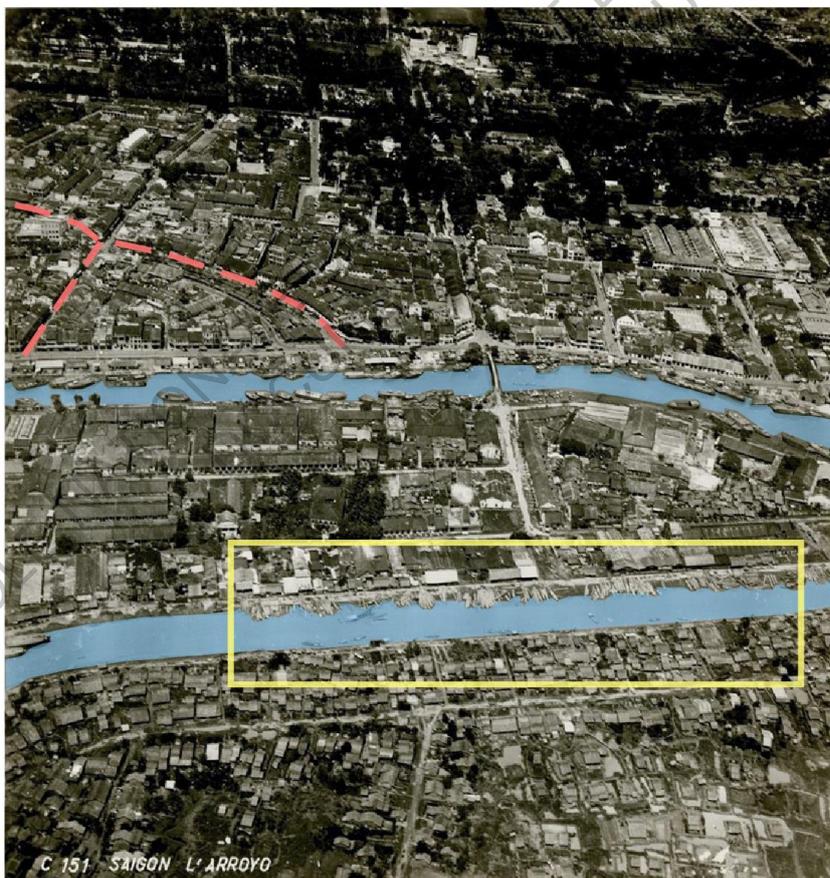
On peut situer distinctement certains d'entre eux le long de l'arroyo chinois (nommé "*Sông Binh Dương*" à cette époque-là) dans le plan de Saigon-Cho Lon, daté de 1815, synthétisé dans le chapitre "glossaire" par Nguyen Van Hoc.

¹² Jean Baptiste Pétrus Trương Vĩnh Ký, *Souvenirs historiques sur Saigon et ses environs, conférence faite au collège des interprètes par M.P. Trương Vĩnh Ký*, Editions : Impr. Coloniale (Saigon), 1885.

¹³ Vương, Hồng Sên, *Saigon năm xưa (Saigon autrefois)*, Editions Tổng hợp Đồng Nai, 1960, p. 129, p. 131.

Les quartiers cités dans le schéma :

- Xóm Cui - Xóm Cùi : Quartier du bois. Les paysans utilisaient l'arroyo chinois ou "arroyo Xóm Cui" à cette époque, pour transporter le bois de la forêt Sác ou Cầ Giuộc (à 40km de Cho Lon par chemin fluvial).
- Xóm Lo Voi - Xóm Lò Vôi : Quartier de la chaux.
- Xóm Dau - Xóm Dầu : Quartier de l'huile de cacahouète.
- Xóm Chi - Xóm Chỉ : Quartier du fil à coudre, fournissant du fil pour les quartiers textile de Cho Lon.
- Xóm Cai - Xóm Cải : Quartier du chou des Tieu (communauté chinoise). Ils fournissaient des choux aux différents marchés de Saigon, Cho Lon, Binh Dong, Binh Tay.
- Xóm Lo Gom - Xóm Lò gôm : Quartier de la poterie se départageant en deux zones, ici représentées sur le schéma, à Rach Lo Gom et au niveau de la fin de l'arroyo chinois.
- Hang Xao - Hàng Xáo : Quartier de l'égrainage du paddy à la main.
- Cho Lo Ren : Quartier de la forge.



Xóm Cui en 1950 :

Au milieu de la photo, on peut trouver des tronçons du bois tout au long du Canal U Cay.

Ces quartiers ont été vécu leur prospérité pendant une longue période. Après, avec le développement urbain, le bouchage du Rach Lo Gom de Cho Lon a fait perdre leur chemin de transport convenable, des quartiers de la poterie disparaissaient progressivement. Des autres ont fait face de la production industrielle. Aujourd'hui, la seule trace de ces quartiers ne reste que les rues portant les anciens noms de ces quartiers.

Transports routiers publics :

Après l'occupation de Saigon-Cho Lon, dans la recherche d'un propre chemin de transport à côté le chemin fluvial existant au Sud-Ouest du Vietnam, les français ont décidé de réaliser un chemin ferroviaire. Un chemin de fer de longueur 71 km de Saigon-Cho Lon fut inauguré donc le 27 Décembre 1881. Il a passé aussi la ville Cho Lon.

Point particulier : le premier chemin du fer de l'Indochine.

Durée : 1 journée, 1 jour plus vite que le chemin fluvial.

Néanmoins, après 73 années d'existence, face au développement du chemin routier, il a terminé sa fonction tandis que le chemin fluvial gardait encore sa valeur. Aujourd'hui, aucun trace de ce chemin ferroviaire se trouve à HocHiMinh-ville.

Passerelles :

Malgré que la naissance des 3 passerelles vient de la limitation des véhicules motorisés de cette époque, elles étaient une signe initiale de la trame verte dans l'avenir.

Conclusion :

- **Une relation réciproque canal - marché - quartiers spécialisés :** Au début, en raison des grands besoins en transport fluvial, ce système a été réalisé. Son activité était tel que des quartiers de métiers spécialisés sont créés et se sont développés rapidement. On pourrait conclure donc que le système des canaux et les activités de Cho Lon était le fruit de leur relation réciproque : la présence de Cho Lon contribuait à l'entretien et au développement du système de canaux. Et à son tour, ce système contribuait à renforcer la prospérité de cette

ville comptoire et permettait la réalisation de quartiers spécialisés. Après, c'est aussi le bouchage de ce système fluvial a provoqué la chute de quelques quartiers spécialisés. Cette relation nous rappelle l'image d'une ville Cho Lon prospère et changeable avec son système de canaux et ses activités typiques et spécialisés.

- **Le rôle important du transport fluvial** : l'exemple du chemin ferroviaire des français a montré l'efficacité du transport fluvial au Sud-Ouest du Vietnam. Face au développement routier, le transport fluvial existe encore jusqu'à maintenant tandis que le transport ferroviaire a cessé à fonctionner. Son avantage vient du système complexe de fleuves naturels. C'est la raison pourquoi des marchés flottants gardent encore leur importance aujourd'hui. D'autre part, la routine de vivre sur l'eau des habitants du Sud-Ouest ne permet pas encore d'apprécier ce transport ferroviaire au moins qu'à cette époque-là.

1.2. Les schémas et les photos illustrés avant et après 1923, le terminaison du système de canaux :

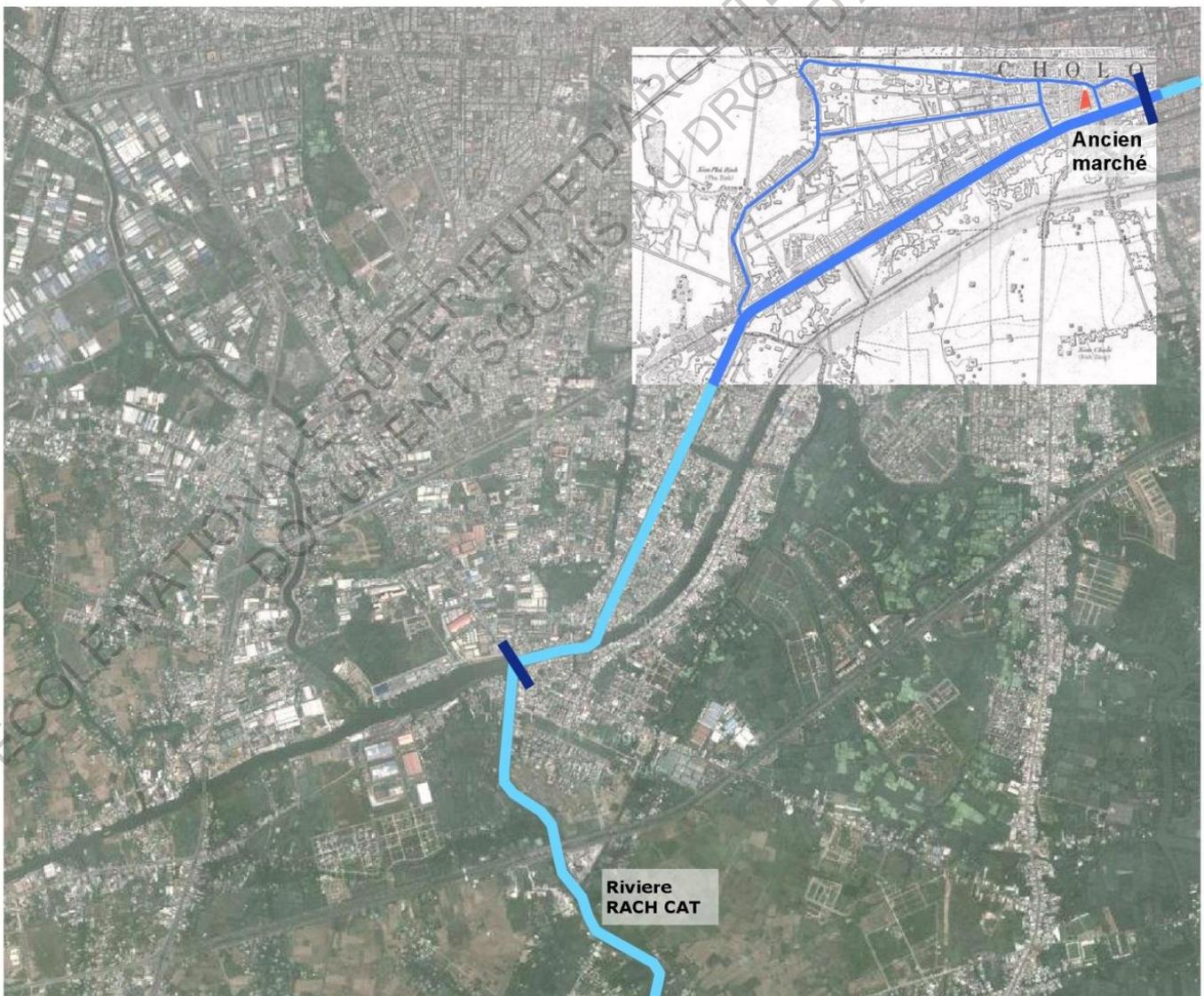
Depuis XIXe, étant donné les canaux de Cho Lon étaient utilisés pour le transport fluvial du paddy et des autres produits agricoles, leurs quais devenaient des lieux où les marchands débarquaient et embarquaient leurs jonques des marchandises. Pour esquisser plus précisément l'importance de leurs usages, il nous faudrait de réaliser les analyses :

- du changement
 - o d'usage: le commerce développé et réduit.
 - o du parcours fluvial : avant et après la naissance du nouveau marché Binh Tay en 1930 et après le bouchage du système de canaux.
- de la naissance aussi que la disparition des éléments constitués cette territoire :
 - o le système de canaux,
 - o des quartiers spécialisés,
 - o le chemin ferroviaire.

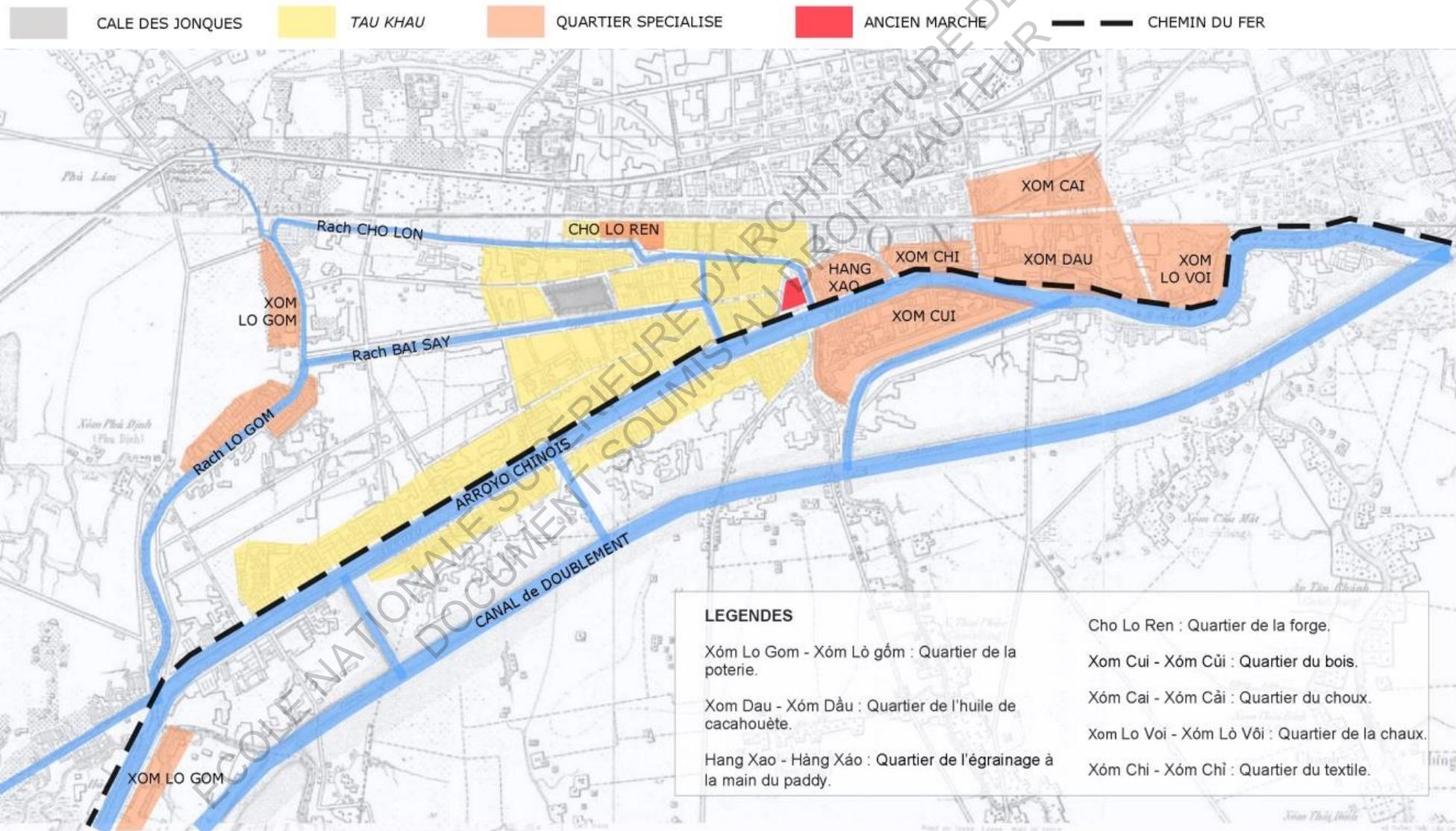
De XIXe siècle à 1930 : Usage initial des quais : LE COMMERCE.

Voici une partie du parcours fluvial allant de My Tho à Cho Lon. Du commencement de la rivière Rach Cat jusqu'à Cho Lon, Ce parcours est de 11km et sa largeur de 40m.

Du XVIIIe siècle à 1968, le paddy et les autres produits agricoles étaient tous transportés par le transport fluvial grâce au système de canaux dans Cho Lon.



LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITE DE CHO LON DE XIXe SIECLE - 1923 (plan de Cho Lon en 1923)



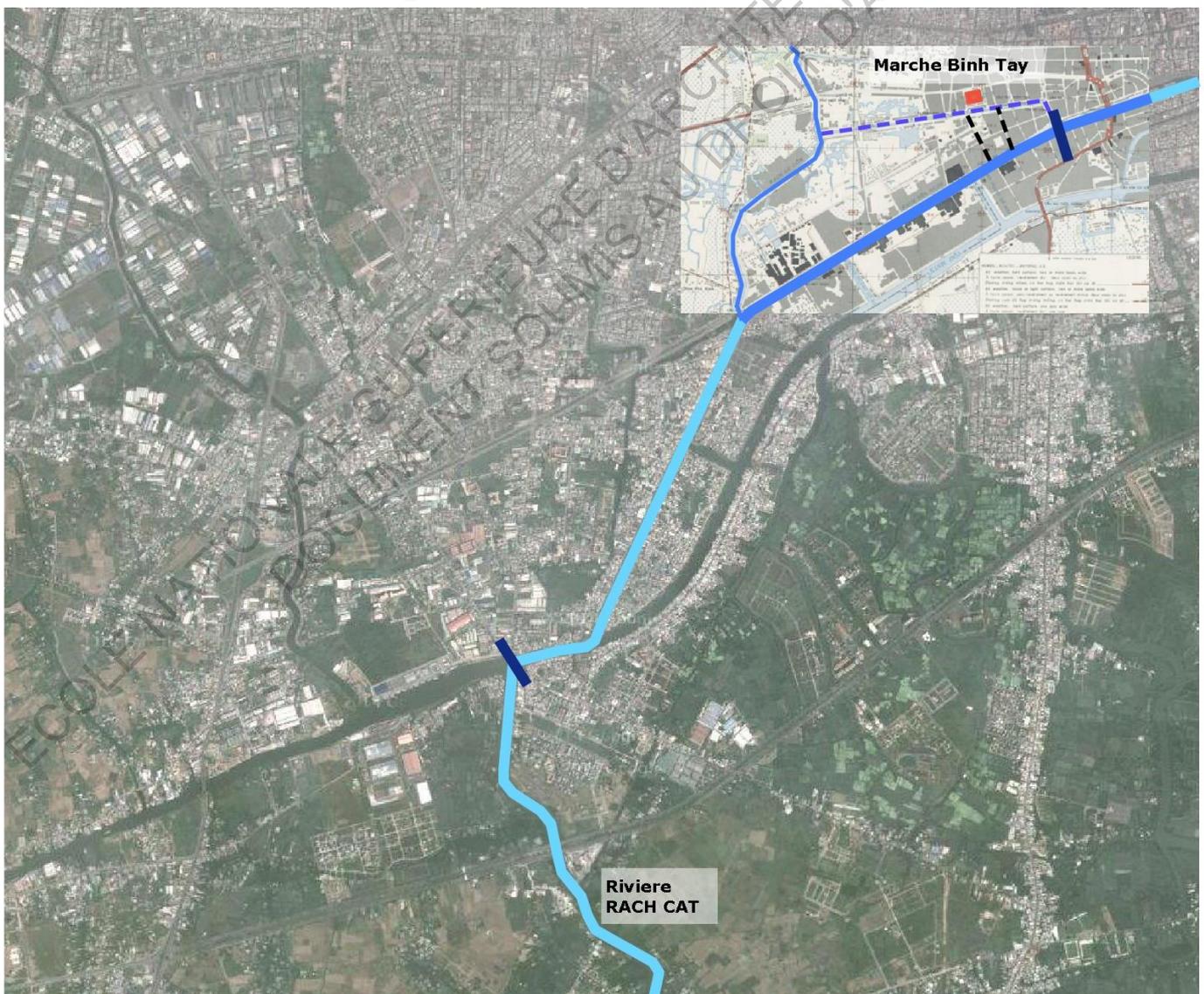
De 1930 - avant 2005 :

Usage des quais : LE COMMERCE DÉVELOPPÉ et RÉDUIT.

Le parcours fluvial de la rivière Rach Cat à Cho Lon reste invariable. La longueur ~ 10km, la largeur : 40m.

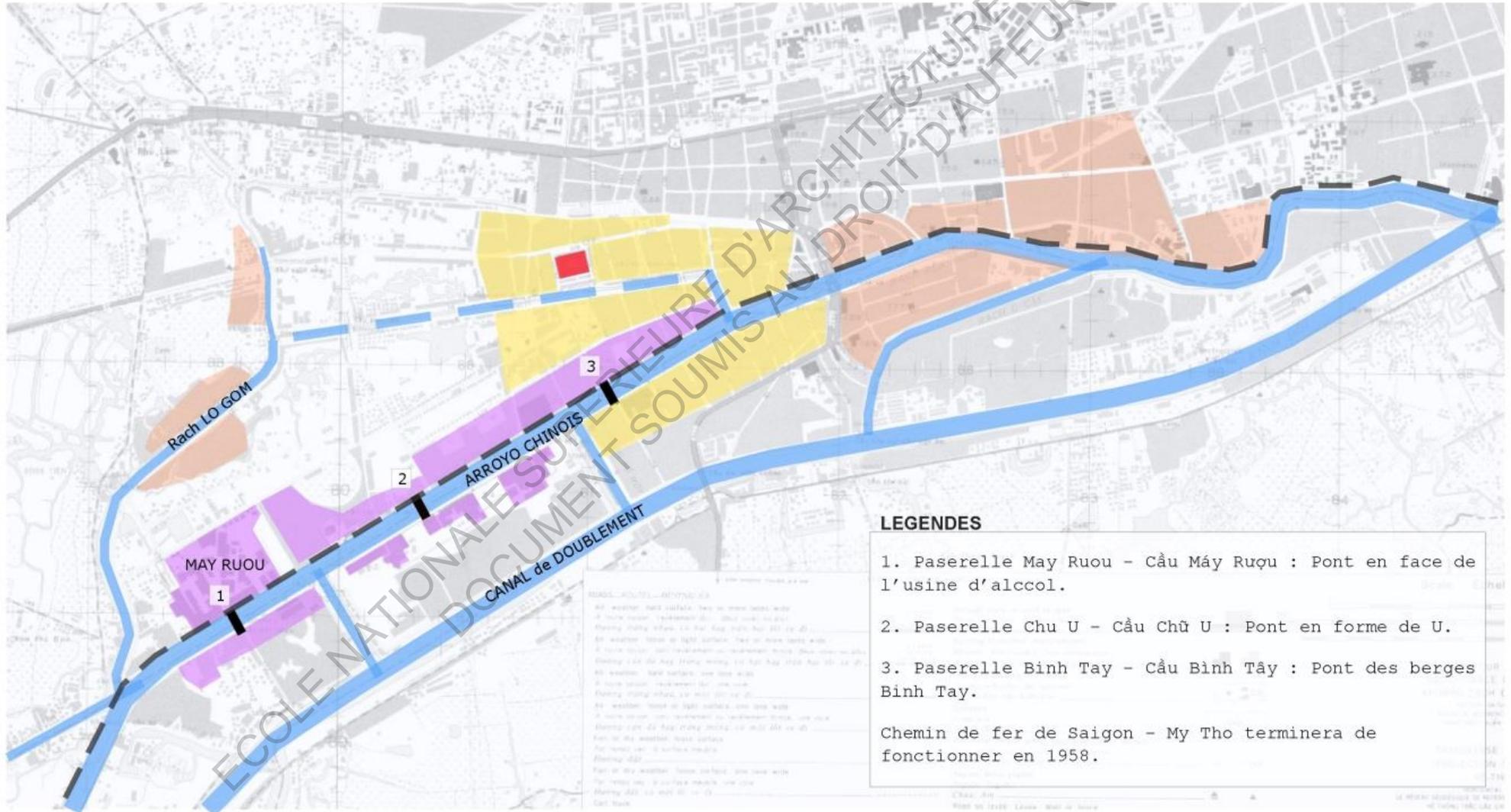
Pourtant, à l'échelle du quartier, avec le développement urbain et l'évolution du transport routier, des canaux à Cho Lon sont bouché avec le temps. Alors, après 1968, des véhicules motorisés sont utilisés pour transporter des marchandises entre Kinh Tau Hu - Arroyo chinois et marché Binh Tay.

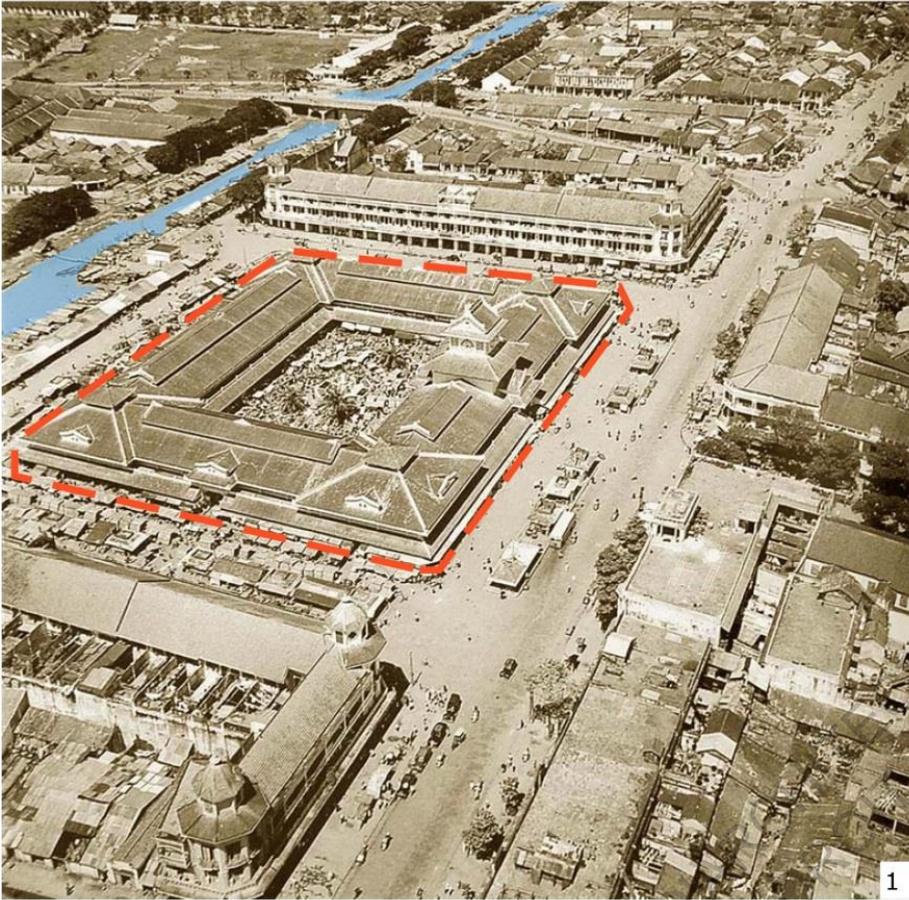
- **Rach Bai Say** : Ayant été bouché en 1968, il est utilisé donc dans le transport routier intermédiaire entre Kinh Tau Hu - Arroyo Chinois et marché Binh Tay.
- Des chemins du transport routier intermédiaire entre Kinh Tau Hu - Arroyo chinois et le marché Binh Tay.



LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITE DE CHO LON DE 1923 À AVANT 2005 (plan de Cho Lon en 1964)

- CHEMIN DE FER
- PASSERELLE
- NOUVEAU MARCHÉ BINH TAY
- USINES ET ENTREPOTS DU PADDY
- TAU KHAU
- QUARTIER SPECIALISE



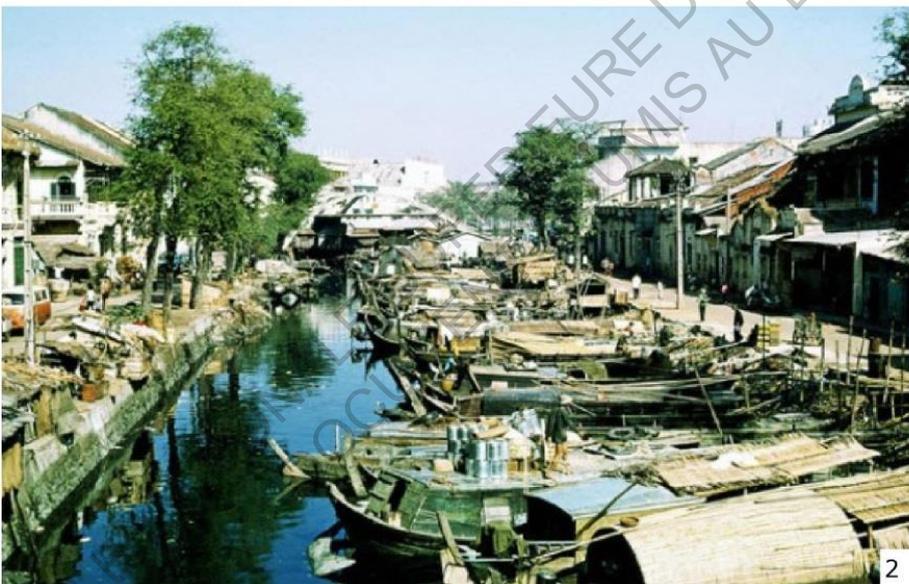


1. Axonométrie du marché Binh Tay avant 1968 : Rach Bai Say, coloré en bleu à gauche, existait encore. Il fournissait les marchandises au marché. Source : Flickr Mạnh Hải.

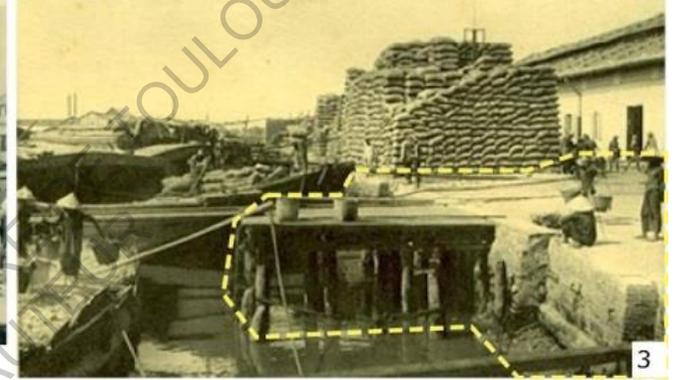
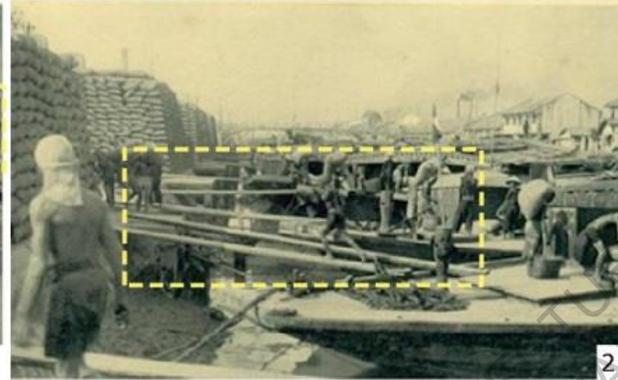
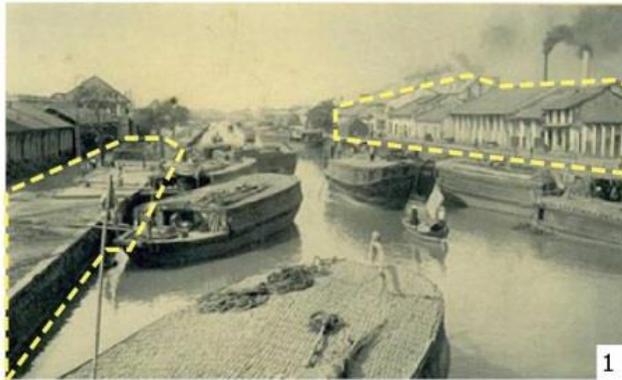
2. Jonques au long du Rach Bai Say.

3. Marché Binh Tay : vue de l'angle Thap Muoi et Chu Van An.

4. Rach Bai Say : photo en 1945. Les jonques embarquaient et les marchands échangeaient leurs marchandises. Il s'agissait d'un embarcadère du marché Binh Tay. Source : Flickr Mạnh Hải.

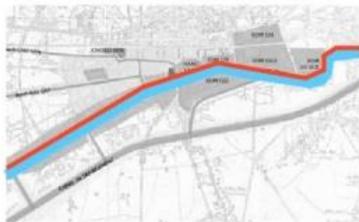


Chợ Bình Tây 1945



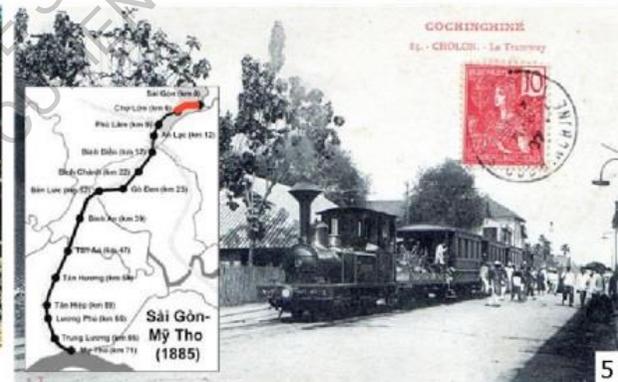
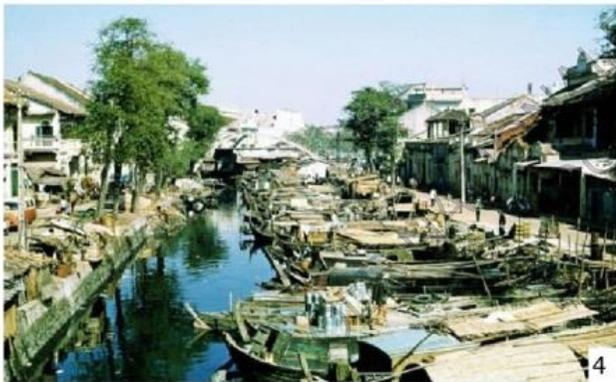
Profile du quai :

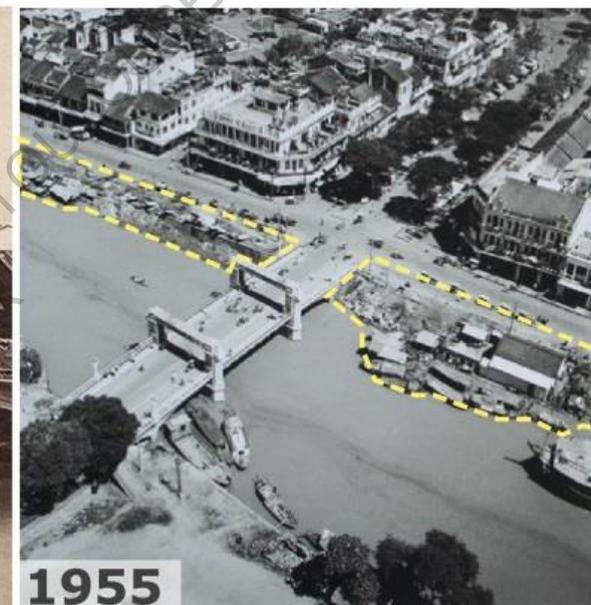
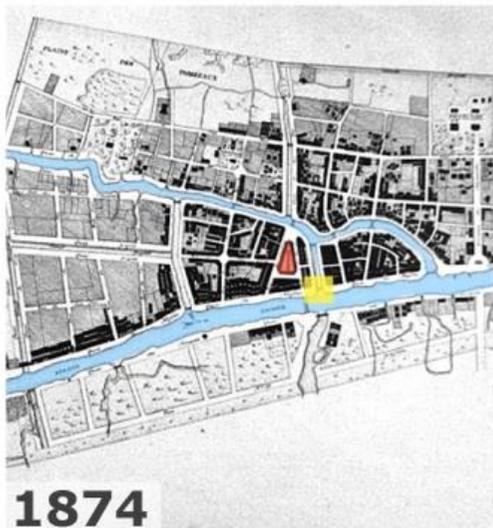
Le quai a été renforcé de briques. Sur les berges, le chemin était bien construit. Ils étaient tous rectilignes (1,2,4). On a aussi réalisé une tête du pont pour que les jonques mieux embarquent(3). Sinon on utilisait des "passerelles privées" : des longues planches en bois (2).



Transport ferroviaire :

Le chemin du fer Saigon - My Tho et le tramway Saigon - Cho Lon au quai de Kinh Tau Hu (5,6).





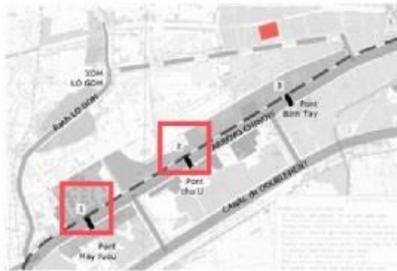
Des petites maisons - entrepôts chinois se suivaient sur tout le long de Kinh Tau Hu. Des marchandises y étaient conservé. À cette époque là, des grands jonques de riz apparassaient parfois.

Photo de 1955 : ces maisons chinoises ont été remplacées par de grands immeubles à l'angle de rue. Cela prouve le développement de la territoire. Par contre, les quais n'ont pas encore été correctement aménagé, ni bétonné alors qu'il en a été autrement pour la route d'à côté. Il prouve la manque de la synchronisation de modernisation de la ville, plus eaxtecmnt la manque du réaménagement des quais en raison du transport routier.



Entrée de Kenh Van Kiep (localisation du pont Cha Va aujourd'hui), GISELL Emile.

1. Le transport des marchandises en 1975. Des navires de commerce ont remplacé des petites jonques autrefois. En plus, à cette époque-là, des véhicules routiers ont commencé à participer dans le transport commercial. Au plan-arrière : Une usine d'égrainage à Binh Dong. À droite: l'accès de la passerelle May Ruou.

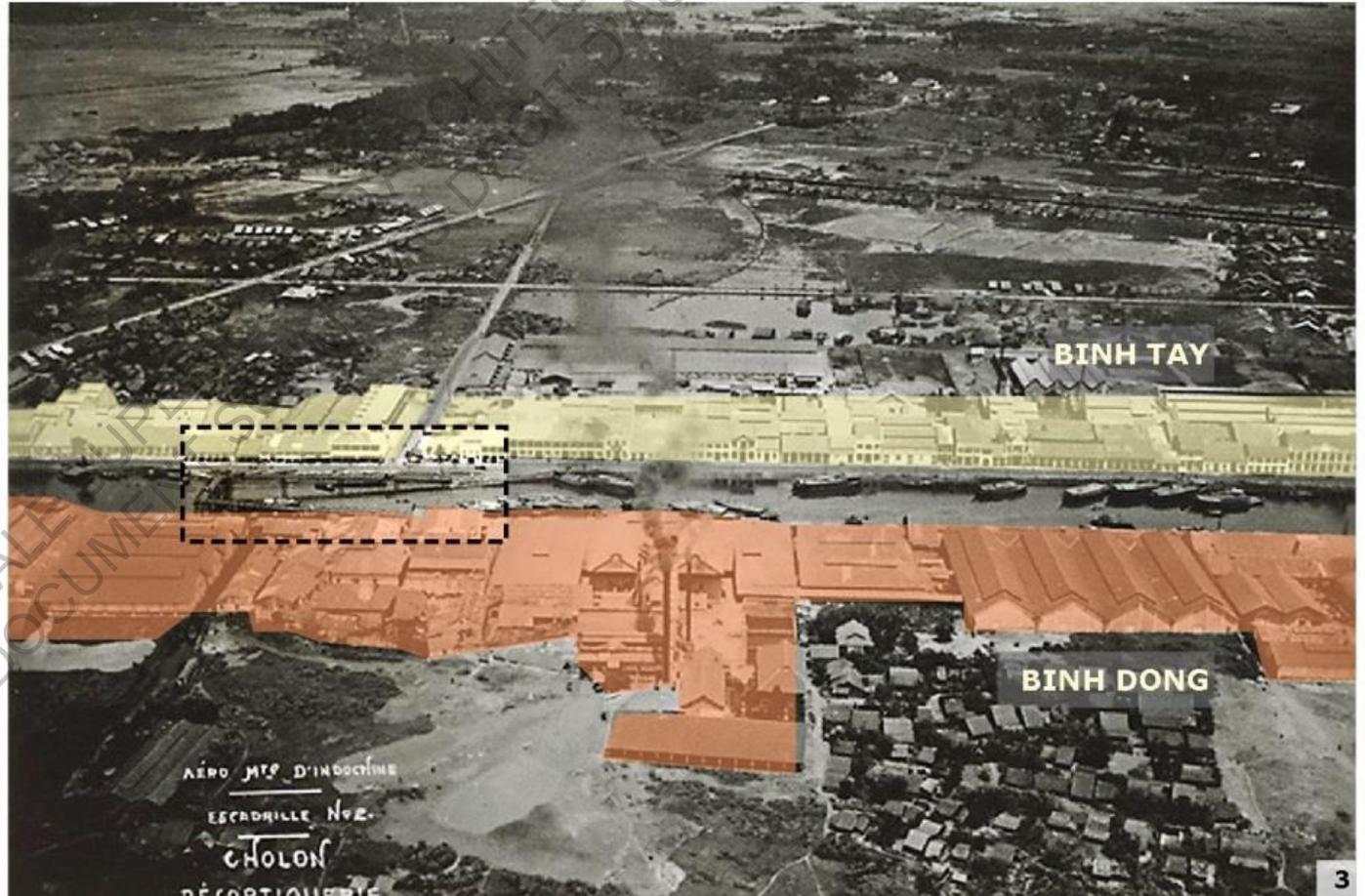


2. Passerelle May Ruou en 1943: vue du berge Binh Dong.

3. Photo en 1930 : Localisation de la passerelle Chu U dans le quartier.

À Binh Dong: se trouvent des usines. Ils existent encore jusqu'à maintenant.

À Binh Tay : l'ensemble des maisons chinoises colorées en jaune sera tout démolé après pour un réaménagement urbain en 2005.



2. Le réaménagement urbain de 2005 à 2011 et même d'après

2.1. Etats des lieux

Évolution historique :

Un an après la réunification du Vietnam en 1975, Saigon a été renommé en HoChiMinh-ville. Le changement d'autorité a mené les changements de l'administration de toute la ville. Kinh Tau Hu fut alors rattaché au 8e arrondissement de HoChiMinh-ville. Et Cho Lon fut officiellement renommé en "5e arrondissement".

Évolution commerciale : une réduction du commerce.

Avec le développement urbain, le système de canaux de Cho Lon fut totalement remplacé par des chemins routiers et des bâtiments. Suite à ce changement, les quartiers spécialisés ont disparu progressivement.

Quant au quartier du marché Binh Tay, étant donné que la localisation de celui-ci n'est pas si éloigné de Kinh Tau Hu, les activités commerciales des quais de Kinh Tau Hu gardèrent encore leur utilité.

Naissance du marché des fleurs à Kinh Tau Hu: nouveau élément des activités fluviales à HoChiMinh-ville.

Faute d'information, la date de naissance exacte de ce marché reste encore inconnue. D'après les marchands, ses activités ont commencés environ depuis 20 ans (nous sommes aujourd'hui en 2014). Son rôle est de fournir des produits pour le Tet, la nouvelle année vietnamienne, aux citoyens de HoChiMinh-ville:

- Fréquence d'apparition du marché : 1 fois/année avant le Tet.
- Période du marché : du 20 au 30 décembre du calendrier lunaire (environ un mois après le calendrier normal).
- Produits vendus : surtout des fleurs de printemps et les fruits traditionnels du Tet tels que la pastèque, la papaye,...
- Localisation : Avant 2005 : sur les deux berges.
Après 2005 : sur la berge de l'Est.

Ce marché montre son originalité pendant la courte période de son activité. À chaque fois que ce marché appartenait, le paysage ordinaire de Kinh Tau Hu est totalement changé avec les myriades de couleurs qu'apportent les fleurs exposées sous le canal et sur le quai.

2.2. **Projet du Boulevard Est-Ouest à HoChiMinh-ville** ¹⁴:

Localisation: sur tout le long de la berge Ouest de Kinh Tau Hu

Réalisation : de 2005 à Novembre 2011 - Longueur totale : 22km

Longueur du tronçon passant par le 8e arrondissement : 8610m.

Largeur du tronçon passant par le 8e arrondissement : 50m.

Construction de 11 nouveaux ponts, 8 passerelles, 2 noeuds de trafic à chaque extrémités du boulevard et un tunnel sous la rivière de Saigon.

Enjeux :

- À l'échelle régionale : Connexion de la voie rapide de Saigon à Trung Luong {à l'Ouest} et la voie rapide Long Thanh à Dau Day (à l'Est), 2 grandes communes économiques. Cela pour le développement de toute la région.
- À l'échelle urbaine : Réalisation d'un plus court chemin liant le centre ville, l'Ouest et la nouvelle zone urbaine de Thu Thiem à l'Est de la ville.
- Pour le réaménagement urbain : reconstituer le paysage commercial ("quai au dessus - jonques au dessous") de Saigon - Ben Nghe d'autrefois.

Opportunités du 8e arrondissement :

- Donner des possibilités de tourisme par la reconstitution des quartiers spécialisés, de conserver l'identité du paysage commercial d'autrefois.

Changements :

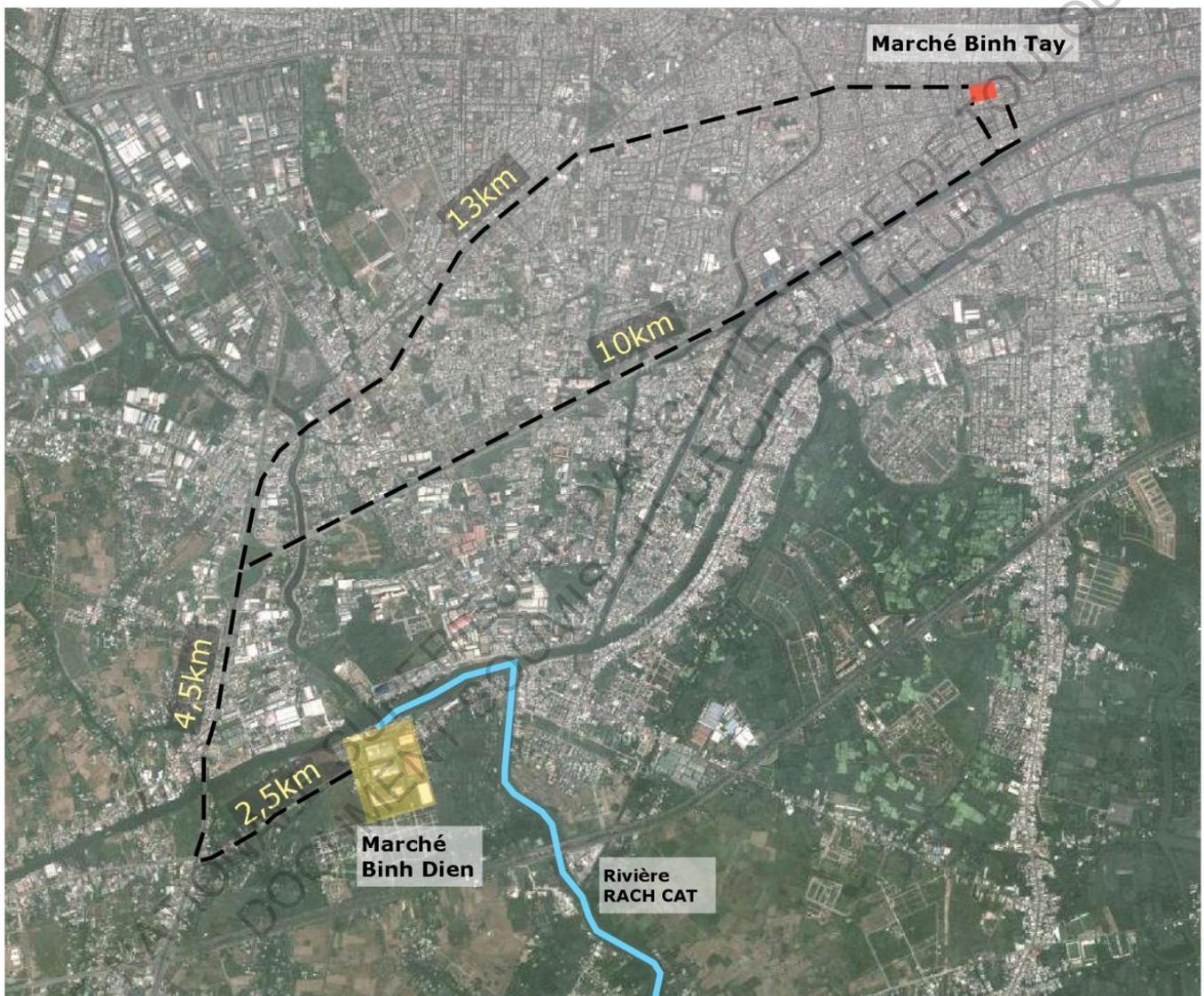
- La démolition sur 40m d'épaisseur des maisons chinoises sur les berges de Kinh Tau Hu a changé complètement son image faveur de la construction d'un boulevard.
- D'autre part, pour des raisons de sécurité, l'interdiction pour les jonques d'embarquer a été déclarée durant les travaux et aussi après l'inauguration. Les activités commerciales utilisant le transport fluvial seront déménagés au marché Binh Dien (voir le schéma ci-après).

¹⁴ Titre : "Dự án xây dựng đại lộ Đông – Tây thành phố Hồ Chí Minh" (Projet du Boulevard Est-Ouest de HoChiMinh-ville), Site officielle du 8e arrondissement, HoChiMinh-ville, 28-11-2011.

Suite au nouveau réaménagement des berges de l'arroyo chinois ayant commencé en 2005, l'embarcadère devant le marché Cho Lon a été déménagé au marché Binh Dien situé à côté du commencement de la rivière Rach Cat.

Avantage : les grandes dimensions de l'embarcadère facilitent l'embarquement et le débarquement des marchandises.

Inconvénient : Depuis le marché Binh Dien, un long parcours territorial est maintenant nécessaire pour transporter les marchandises jusqu'au marché Cho Lon, le plus grand grand marché au gros de HoChiMinh-ville.



À côté de la démolition des maisons chinoises, cette décision provoquera un changement total des activités quotidiennes aussi que le paysage des berges de ce canal, il y avait donc beaucoup de débats concernant ce changement.

Remarques des spécialistes sur le déménagement de l'embarcadère fluvial du marché Cho Lon au marché Binh Dien :

Article "Bến Bình Đông xưa và nay" (Ben Binh Dong autrefois et aujourd'hui), Journal *Ngươi Lao dong* en ligne (nld.com.vn), Vendredi 08/04/2005 :

- L'écrivain Son Nam, considéré comme un spécialiste du Sud du Vietnam, a proposé de conserver les maisons chinoises à l'architecture conloniale construites par les singapouriens. Concernant l'embarcadère, son déménagement à Binh Dien entraînerait la perte de l'âme de ce quartier (Ben Binh Dong). Car si les maisons et les entrepôts n'existent plus, sa présence n'aura plus aucun sens car ce qui fait son identité aura été détruit. L'embarcadère qui sera déménagé à Binh Dien deviendra plus efficace grâce à ses grandes dimensions et son positionnement sur le parcours fluvial. Pourtant, le chemin routier entre Saigon et Cho Lon sera plus long. Ben Binh Dong montre déjà ses limites devant la vitesse de développement et les grands besoins en marchandises des régions de l'Ouest.
- Le professeur historien Nguyen Dinh Dau montre ses regrets devant la démolition des anciennes architectures. Étant donné que le développement s'agit d'une succession, la rupture ou la démolition ne sont pas appréciés. Il vaudrait mieux conserver des tronçons typiques de cette culture. À côté de la valeur historiques et économiques, cela permettrait aussi à cette région de montrer aussi sa valeur architecturale, culturelle et sociale.

En bref, les spécialistes ne sont pas contre le développement urbain. Mais par contre, ils aimeraient bien que les autorités aient un nouveau plan de réaménagement qui tiendrait compte de la situation actuelle (c'est-à-dire qui tiendrait compte du fait que le transport fluvial garde encore de la valeur aujourd'hui) ainsi que de l'identité typique de ce territoire (le paysage du commerce fluvial).

Pourtant, le réaménagement fait face à des difficultés face aux réactions des marchands pour leur ancien embarcadère...

Étant donné que très peu de photographie de cette période ont été conservées dans les sources de recherche publiques, les deux photos suivantes ne donnent qu'un aperçu de l'état des lieux pendant et après la construction du grand boulevard.



1. **Avant 2005** : À droite, le projet du réaménagement à Binh Tay en cours. 40m d'épaisseur de *chành* , et de l'usine de paddy ont été démolis.

2. **Après 2011** : Première période après la naissance du boulevard Vo Van Kiet: À droite, en dépit de l'interdiction de commercer à cet endroit, les jonques de fleurs et de plantes *tắc* accostent encore les berges du boulevard. On trouve quelques clients qui observent des plantes *tắc*. À gauche, du côté de Ben Binh Dong, des jonques des fleurs se suivent le long du canal.

1

2

2.3. Après le réaménagement de la période 2005 - 2011 - jusqu'à aujourd'hui :

Transition d'usage : le commerce à conserver, le loisir à commencer.

Après l'inauguration du boulevard en 2011, une décision de l'aménagement urbain moderne, le réaménagement de l'espace et du paysage urbain. Dans ce contexte, le boulevard Est-Ouest a été surnommé "Le chemin patrimonial" suite à l'histoire de l'évolution de 200 ans de son terrain.

On a proposé également un aménagement global des zones d'activité tout au long de ce boulevard.

- 2e arrondissement: nouveau aménagement urbain à Thu Thiem.
- 1er arrondissement : centre administratif ancien.
- 5e : centre commercial typique chinois.
- 6e et 8e arrondissement : réaménager des activités fluviales autrefois.

De cette manière, les autorités ont l'intention de réaliser un marché flottant au berge de Kinh Tau Hu au 8e arrondissement pour répondre des besoins d'échange aujourd'hui aussi de reconstituer le paysage des berges de l'ancienne période glorieuse de Cho Lon.

Le paysage des berges aujourd'hui :

La démolition des bâtiments et l'interdiction du marché aux berges a changé entièrement le paysage ainsi que les activités commerciales quotidiennes de Kinh Tau Hu.

Les logements :

Sur la berge de Binh Tay: une épaisseur de 40m de bâtiment a été entièrement démolie. Les maisons, les usines et les entrepôts qui étaient caché derrière cette épaisseur présentent maintenant leur façades au public. Le paysage des vieilles surfaces a été remplacé par des nouvelles. Pourtant, étant donné la valeur architecturale typique de ces maisons chinoises depuis XIXe siècle que les nouvelles maisons ne possèdent pas, il montre donc une grande lacune dans le paysage aussi que dans l'identité et de l'histoire de cette territoire.

Au berge Binh Dong : des nouvelles maisons alternent des anciennes maisons chinois.

Quelques usines et entrepôts qui existent encore :

- L'usine de farine Binh Dong.
- L'usine d'alcool sur la berge Binh Tay.
- Certains entrepôts (nommé quelques fois "chành" par les chinois) dispersés le long de Kinh Tau Hu.
- Et les autres petites entreprises y compris l'entreprise de la lessive NET...

Les passerelles :

Les 3 anciennes passerelles ont toutes été remplacées par 4 nouvelles passerelles identiques et plus hautes que celles d'avant pendant le réaménagement urbain.

Des bandes vertes :

L'aménagement des bandes vertes au bord du canal n'est pas très remarquable. Ces espaces de verdure sont très avantageux pour le paysage ainsi que pour rendre supportable le climat, surtout le climat chaud de HoChiMinh-ville. Néanmoins, il vaudrait mieux aménager des espaces d'activités et des espaces publics plus intéressants qui bien profitent la trame bleue existante : du Kinh Tau hu.

Les activités commerciales :

Environs du marché Binh Tay :

Les quartiers spécialisés autrefois ont disparu. Pourtant, étant donné l'importance toujours actuelle de Binh Tay, le marché au gros, il continue d'attirer les marchands et les transporteurs de toutes les régions. À côté des activités du marché, les quartiers environnants deviennent des quartiers commerciaux spécialisés tels que le marché de textile Soai Kinh Lam, un autre marché un peu loin nommé Kim Bien qui vend de l'électroniques et d'autres encore. Tout contribue à constituer une image prospère du marché Binh Tay d'aujourd'hui qui en fin de compte ne diffère que peu par rapport à autrefois.

La différence : les quartiers spécialisés d'autrefois produisait la marchandise et les quartiers spécialisés d'aujourd'hui ne font que du commerce.

Evidemment, cela est la conséquence du développement du transport routier. Mais cela voudrait-il dire que le transport fluvial ne joue plus son rôle aujourd'hui?

Marché des fleurs : Le transport fluvial à réaménager.

L'entretien avec les marchands au marché des fleurs à Ben Binh Dong s'est effectué pendant deux jours, le 26 et 27 janvier 2014 (26, 27 Décembre 2013 par rapport le calendrier lunaire) permis de se poser de nouvelles questions ¹⁵.

Résumé :

Les avantages du transport fluvial selon les marchands :

- La proximité du canal Kinh Tau Hu par rapport à leurs activités.
- Le transport par barques est souvent plus doux que le transport par camion et permet de moins abimer certains fruits : pastèque,...
- Le manque de stockage sur le terrain à cause du peu de surface de vente sur des quais. Les marchands utilisent donc l'espace intérieur des barques pour stocker leurs marchandises.

La troisième raison est la plus fréquente. Cela permet d'énoncer une vérité remarquable : la raison primordiale pour laquelle les marchands utilisent encore leurs barques pour le transport dans le milieu urbain est la limite de vente mise à leur disposition. Ils utilisent donc leurs barques pour le stockage et l'exposition des marchandises. Cela voudrait dire que si il y avait plus d'espace de vente, ces marchands auraient moins tendance à utiliser le transport fluvial d'autant plus que le prix et le temps du transport routier se trouvent être plutôt avantageux.

D'autre part, concernant l'avenir de ce marché, les décisions ou les réactions des autorités du 8e arrondissement se font encore attendre. Cela apparait comme étant de l'indécision de la part des autorités dans la façon d'aménager les quais.

¹⁵ Voir "Entretiens" dans le rubrique "Annexe"

L'indécision de la politique urbaine et régionale :

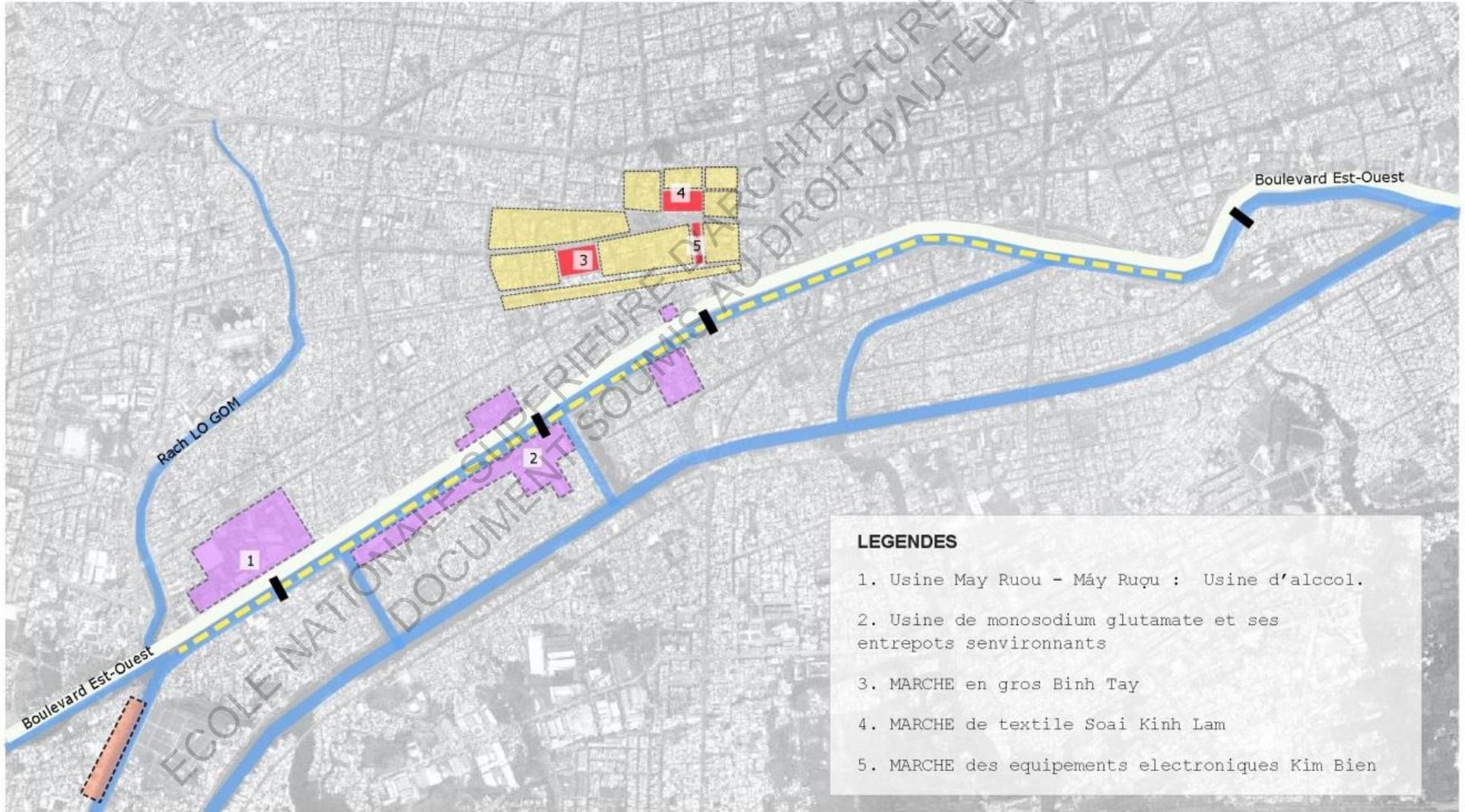
D'après la décision de la modernisation abordée ci-dessus, sur la tronçon passant le 8e arrondissement, son enjeu s'agit de reconstituer l'ancien image des activités fluviales, l'image "quai au-dessus, barques au-dessous" autrefois.

Deux détails remarquable : les parapets des berges et la planche "passerelle" en bois.

- La comparaison entre les photos de l'activité commerciale du XIXe siècle et d'aujourd'hui montre "le pont de transport" utilisé depuis toujours par les porteurs est **une planche en bois**. Pourtant, étant donné que l'élévation du quai n'a pas encore été faite à XIXe siècle, cela n'était pas un problème. Cependant la différence des hauteurs entre des barques et les quais d'aujourd'hui est plus problématique. Il exige par conséquent un réaménagement des quais pour faciliter les activités commerciales. Néanmoins, malgré la tenue régulière de ce marché pendant au moins 10 années, la communauté régionale n'a toujours pas présenté un aménagement convenable pour celui-ci. Ceci peut s'expliquer par plusieurs raisons: la raison financière ou le manque de de réactivité de la part, des autorités supérieures. Quoi qu'il en soit, la planche en bois, le moyen le plus simple et le plus risqué reste utilisé.
- Après le Tet 2014, **l'apparition des parapets** de 1m30 de hauteur sur le long des deux berges du Kinh Tau Hu montre un revirement total de cette attente. Avec ces toutes nouvelles obstacles, la réalisation du prochain marché des fleurs pose des grandes questions. En plus, l'image du marché des fleurs qu'il a aujourd'hui, c'est-à-dire , un rare image "quai au-dessus et barques au-dessous" pourrait disparaître pour toujours.

D'autre part, sur la fin du Kinh Tau Hu, des grands barques motorisés qui vont et viennent souvent pour récupérer les marchandises des usines aux berges (le cas de l'usine de la farine Binh Dong) ou bien pour accoster aux endroits stratégiques pour vendre des marchandises. Toutes ces images prouvent la nécessité toujours présente transport fluvial aujourd'hui. Il y aurait donc de construire de nouveaux embarcadères ou accès pour faciliter et bien organiser toutes ces activités.

LOCALISATION DES ZONES D'ACTIVITE DE CHO LON APRES 2011 - AUJOURD'HUI (Google map de Cho Lon en 2014)



- LEGENDES**
1. Usine May Ruou - Máy Ruợu : Usine d'alccol.
 2. Usine de monosodium glutamate et ses entrepots senvironnants
 3. MARCHÉ en gros Binh Tay
 4. MARCHÉ de textile Soai Kinh Lam
 5. MARCHÉ des equipments électroniques Kim Bien



1. Des maisons chinoises en bande : Sauf le même gabarit, ces maisons ne présentent plus beaucoup leur harmonie à cause du changement de la couleur, le matériau de la toiture et certains éléments de façade. Le rez-de-chaussée est toujours utilisé pour le commerce. Certaines barques de commerce embarquent au-dessous du quai. Cela montre que le transport fluvial existe encore au ce canal.
2. Des maisons en bande modernes. Un ensemble mal traité vient de la différence de gabarit, de couleur et des détails de la façade.
3. Dans l'ensemble des nouvelles maisons, une maison chinoises ancienne reste seule . Ce type est en voie de disparaître suite a l'évolution.
4. Du berge Binh Tay : la présence des nouveaux bâtiments sans l'aménagement global. Un nouveau image de ces bâtiments-ci est à réaménager.





1. Usine de farine Binh Dong : Ensemble de l'usine le plus grand existe et fonctionne encore aujourd'hui. Des longue tube qui sortent de la facade de l'usine servent à exporter du produit.
2. Des entrepôts dans l'ensemble de cette usine.
3. La scène d'exporter de la farine à travers la longue tube à une grande barque.





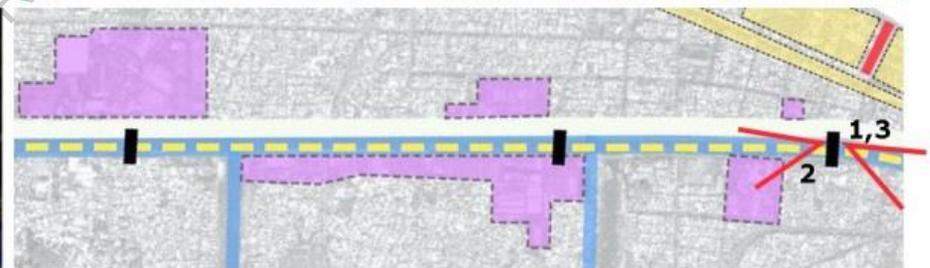
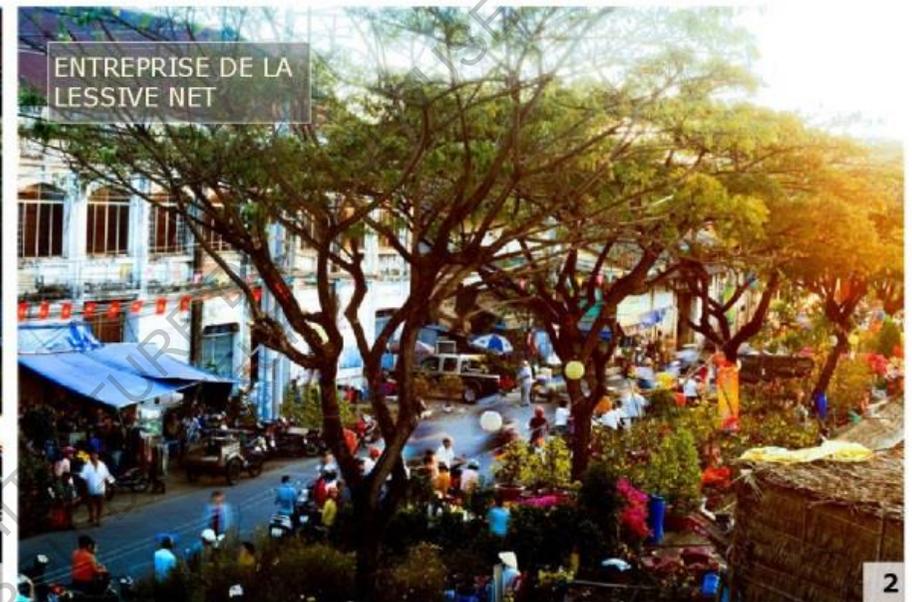
La présence des parapets tout le long des deux berges du canal Kinh Tau Hu. Avec une grande hauteur de 1m30, ceux-ci ont posé des grandes questions sur la prochaine apparition du marché des fleurs. Photo prise au berge Binh Tay, en face l'entreprise de la lessive NET.





1. Passerelle pour des piétons et des cycloistes en béton. Grande hauteur pour laisser passer des grands véhicules et des navires. Elle est bien couverte par la végétation. En plus, cette passerelle verte donne un image agréable dans le paysage global du canal.
2. Des espaces vertures peu aménagées : À gauche : une simple petite ruelle pour des piétons. Au soir, des jeunes se rencontrent souvent ici. Et la pêche spontanée au quai. Quelques fois on lance aussi des cerf-volant. Des besoins de loisirs des habitants attendent encore les décisions d'aménagement des autorités.





1,2 : Marché des fleurs du Tet 2012 devant le bâtiment de l'entreprise de la lessive NET : À chaque apparition, il attire beaucoup de visiteurs grâce à son avantage de prix. Deux photos représentent le spectacle trépidant du berger. Photos prises par LY Dang Huy, janvier 2012.

3 : Pendant son apparition, le marché fonctionne jour et nuit, sans pause. Malgré la largeur limitée de la route au milieu (4m), les marchands exposent leurs marchandises sur les trottoirs et quelque fois ils mangent un peu la surface de la route. A droite : un camion transporteur intermédiaire des marchandises aux autres coins dans la ville. Photo prise le 27 janvier 2014.

La planche en bois et la manque de surface de vente :

1,2 : Faute de l'embarcadere, des planches "passerelle" en bois pour transporter des plantes entre des barques et le quai. Selon la marée, des barques montent ou descendent. Cela cause certaines difficultés aux activités commerciales. Le réaménagement de ce quai devrait tenir compte de ce problème.



1

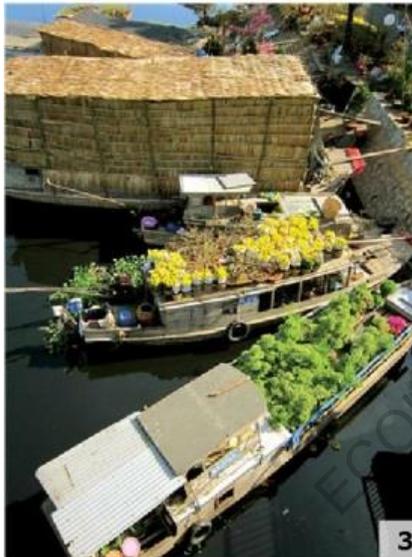


2

3 : Trois différents manières de stockage des barques : en haut : grande barque enveloppé en carré spécialisé pour des grandes plantes tac. Au milieu : stockage sur le rouf pour des petites plantes. Le couleur jaune est donné par la fleur mai (ochna integerrima), la fleur symbole du Tet au Sud du Vietnam. En bas : stockage au bout de la barque.

4 : En raison de la limite de surface, on profite aussi la pente du quai pour exposer des pots de plantes.

5 : Intérieur de la grande barque spécialisé pour des tac. Chaque pot de tac a une hauteur moyenne de 2m.



3



4



5

CONCLUSION

De manière générale, il paraît que les dispositions prises pour le réaménagement de la ville sont plutôt convenable. Par contre, lorsqu'on se penche sur les détails, il faudrait une plus grande sensibilité dans le réaménagement des quais.

Les éléments des berges à réaménager :

Certains bâtiments : La décision de limiter la construction des maisons en bande tout au long des berges du Kinh Tau Hu pour éviter la dégradation du paysage urbain a été prise. En réalité, les maisons chinoises d'autrefois qui ont servi d'exemple pour la construction de toutes ces maisons en bande d'aujourd'hui gardent toujours leurs valeurs patrimoniales. Le problème n'est donc pas lié cela mais plutôt à leur architecture¹⁶, à leur esthétique. D'autre part, certains bâtiments industriels doivent aussi être nécessairement réaménagés.

Les espaces publics : HoChiMinh-ville aujourd'hui manque d'un grand nombre d'espaces publics et d'espaces partagés destinés aux habitants. Un réaménagement convenable pourrait apporter des espaces de distraction intéressants, contribuer à changer entièrement le paysage urbain ainsi que l'ambiance du Kinh Tau Hu.

Le marché des fleurs a aussi ses problèmes : Face aux difficultés rencontrées aujourd'hui, on cherche comment faire pour faciliter les activités commerciales des marchands (constituer des gradins accessibles du quai, par exemple) tout en évitant la gêne du transport fluvial et en gardant l'image du marché fluvial d'autrefois.

Aujourd'hui, le réaménagement du boulevard Est-Ouest et du Kinh Tau Hu continue. Il reste encore plusieurs contradictions et des problèmes à résoudre. Le changement est incontournable. Dans tous les cas, nous attendrions plutôt un réaménagement qui convienne à la préservation de l'identité et de l'histoire glorieuse de ce territoire, un comptoir fluvial le plus important du Sud du Vietnam au XVIIIe siècle...

¹⁶ D'après la décision "Approuvement de la mission du projet urbain 1/2000 et les règlements de l'espace, l'architecture et le paysage du (boulevard Est-Ouest) Vo Van Kiet - Mai Chi Tho" (Phê duyệt nhiệm vụ thiết kế đô thị 1/2.000 và quy định quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan trực đường (Đại lộ Đông Tây) Võ Văn Kiệt - Mai Chí Thọ) de la comité de HoChiMinh-ville.

BIBLIOGRAPHIE

1. *Annuaire de la Cochinchine Française pour l'année 1866.*
Source : gallica.bnf.fr
2. Bulletin bi-mensuel (de la Chambre de commerce de Saïgon), 20 Juin 1881, 25 Janvier 1890, 5 Juillet 1900, 19 Février 1918, 21 Mai 1924, 2 Janvier 1923, 15 Février 1928, 15 Janvier 1933, Saïgon.
3. De la BARRIERE, Léopold Pallu, *Histoire de l'Expédition de Cochinchine en 1861*, Berger-Levrault et Cie, Paris 5 Rue des Beaux-Arts, 1889. Source : gallica.bnf.fr
4. DOLING, Tim - *The Saigon - My Tho railway line*, Tim Doling's heritage Portal, 03/01/2013.
5. Jean Baptiste Pétrus Trương Vĩnh Ký, *Souvenirs historiques sur Saïgon et ses environs, conférence faite au collège des interprètes par M.P. Trương Vinh Ky*, Editions : Impr. Coloniale (Saïgon), 1885.
6. Bonhoure, Eugène, *Indo-Chine*, Editions Challamel (Paris), 1900
7. LE Quang Ninh - Dovert, Stéphane, *Saïgon 1968-1998 Architecture/ Urbanisme*, 1998
8. Vương, Hồng Sển, *Saïgon năm xưa (Saïgon autrefois)*, Editions Tổng hợp Đồng Nai, 1960
9. TRAN Kim Thach, *Địa chất và môi trường Thành phố Hồ Chí Minh*, Editions Tré, 1998.
10. TRAN Van Giàu, TRAN Bach Dang, NGUYEN Cong Binh, *Địa chí Văn hóa Thành phố Hồ Chí Minh, tập 1*, Editions Thành phố Hồ Chí Minh, 1987, p. 219.
11. Titre : "*Dự án xây dựng đại lộ Đông - Tây thành phố Hồ Chí Minh*" (Projet du Boulevard Est-Ouest de HoChiMinh-ville), Site officielle du 8e arrondissement, HoChiMinh-ville, 28-11-2011.

PHOTOGRAPHIE :

Sites d'Internet :

- Plan de Cholon : saigon.virtualcities.fr
- Gallica - Bibliothèque numérique
- Belleindochine
- Flickr : Mạnh Hải
- Historicvietnam.com (Tim Doling's heritage Portal)

GLOSSAIRE

Géonyme :

- *Chợ* : marché - *Bến* : embarcadère.
- **Saigon - Sài Gòn - Bến Nghé**: Etant devenue la plus grande ville des vietnamiennes du Sud du Vietnam depuis XVIII^e siècle, elle a absorbé Cho Lon en 1930. Après l'unification du Vietnam en 1975, elle a été renommée Thành phố Hồ Chí Minh (HoChiMinh-ville) et jouait le rôle de la capitale commerciale et économique du Vietnam jusqu'à maintenant.
- **Cho Lon - Cholen - Chợ Lớn** : la ville des chinois à l'Ouest de la ville Saigon. Depuis le XVIII^e siècle, elle se montrait un grand comptoir fluvial principal du Sud de Vietnam. Elle est devenue une partie de Saigon depuis 1930. Donc, le nom Cho Lon aujourd'hui n'existe que dans le langage quotidien pour désigner ce quartier ou bien le marché Binh Tay, le coeur de Cho Lon depuis toujours. Aujourd'hui, ce marché reste toujours un marché de gros de HoChiMinh-ville.
Cho Lon, ou plutôt *Chợ Lớn*, est composé de deux mots : « *Chợ* » : un marché et « *Lớn* » : grand. Il signifie donc « le Grand Marché ».
- **Binh Dong (Bình Đông) - Binh Tay (Bình Tây)** : les deux régions de chaque côte des berges de l'arroyo chinois. Sur la carte, Binh Tay se situe au dessus du canal et Binh Dong est au dessous.
Ben Binh Dong - Bến Bình Đông : embarcadère de Binh Dong.
- **Marché Binh Tay - Cho Moi** : Il a été construit en 1930 pour remplacer l'ancien marché plus modeste suite à l'évolution du commerce de Cho Lon. Étant donné sa localisation à côté de Binh Tay, il a été nommé officiellement Binh Tay.
Cho Moi - *Chợ Mới* : « *Chợ* » : marché et « *Mới* » : nouveau.
Cho Cu - *Chợ Cũ* : « *Chợ* » : marché et « *Cũ* » : ancien.

Systeme fluvial :

- **Kinh - Kênh** : canal - **Rạch** : arroyo - **Sông** : rivière.
- **Rạch Bến Nghé** : Nommé Arroyo de l'embarcadère des bufflons en français. Son nom est expliqué dans l'oeuvre

Gia Dinh Thanh Thong chi de TRINH Hoai Duc : autrefois, un troupeau de buffles s'est retrouvé sur ce territoire. Une nuit, ils ont percé le canal pour chercher des bufflons perdus.

- Changement du nom et de localisation de Kinh (Rach) Tau Hu - l'Arroyo Chinois :
 - An Thông Hà - Kinh Chợ Lớn: premier nom de l'arroyo chinois. Il a été creusé pour connecter le chemin du transport fluvial entre Cho Lon et le Sud Vietnam. Localisation : à la fin de Rach Ben Nghe.
 - Arroyo Chinois : le nom utilisé par les français (depuis leur occupation en 1862) pour la fois Rach Ben Nghe et An Thong Ha après avoir aperçu le grand nombre des maisons chinoises tout au long de ce canal.
 - Localisation de Kinh Tau Hu - Arroyo chinois d'aujourd'hui est limité à un tronçon passant devant le marché Cho Lon.
- Système du canal autour du marché Cho Lon (Binh Tay) :
 - **Rạch Bãi Sậy - kinh Hàng Bàng:** arroyo de la roselière. Ce lieu était une roselière autrefois.
 - **Rạch Chợ Lớn:** arroyo de Cho Lon. Sa localisation juste devant marché Cho Lon lui a donné son nom.
 - **Rạch Lò Gốm:** arroyo du four à poteries. Autrefois, ce quartier était l'ensemble des fours à poteries.
- **Kinh Đôi - Kinh Tẻ** : Canal de doublement. Canal construit parallèlement à l'arroyo chinois pour diminuer l'intensité fluvial déjà chargé de l'arroyo chinois. **Đôi** : double. **Kinh Đôi** signifie donc "Canal de doublement".
Tẻ : diviser (mot traduit prévisoire). **Kinh Tẻ** : "Canal divise en deux"(dans ce cas, le mot "deux" voudrait aborder de l'arroyo chinois et du canal de doublement).
- **Sông Rạch Cát - Sông Cần Giuộc (nom officiel) - Sông Phước Lộc** : différent nom de la rivière Rach Cat . Il s'agit d'une longue rivière qui lie HoChiMinh-ville et Long An, une région au Sud de HoChiMinh-ville. Elle en fait donc partie du grand parcours fluvial de Cho Lon et du Sud du Vietnam.

Autres :

- *Chành* : entrepôt (en chinois, les vietnamiens l'appellent *kho*).
- *Tet - Tết* : la fête traditionnelle du Vietnam. Cette fête dure pendant 3 premiers jours de la nouvelle année. Pour préparer le Tet, les gens aiment arranger et décorer leur maison, ainsi qu'acheter des fleurs.
- *Tàu khậu* : de grands entrepôts en briques situés en nombre sur les berges de Rach Cho Lon.

Naissance de An Thong Ha (l'Arroyo chinois) avec des dimensions :

Justification de ses avantages d'après Vương, Hồng Sên, *Saigon năm xưa (Saigon autrefois)*, Editions Tổng hợp Đồng Nai, 1960, p. 127 :

Vùng Chợ Lớn thưở nay buôn bán thịnh vượng một phần lớn là nhờ Kinh Tàu Hủ này. Đây là đường thủy vận nối liền Sài Gòn với các sông ngòi chảy xuống miệt Hậu Giang. Con đường thủy này tiện lợi vô cùng vì đã thâm ngăn đường ghe thuyền tránh được nguy hiểm khi trở ra đường biển để vào Cửa Cần Giờ. Tàu nhỏ ghe thương hồ, các ghe chài "ăn lúa" từ Bạc Liêu, Bãi Xàu, Sóc Trăng kéo lên, hoặc thuyền cá đen Biển Hồ (Nam Vang) đổ xuống, đều hoi theo Kinh Tàu Hủ này mà "ăn hàng", "ăn gạo", hoặc đoi "cát lúa" lên cho các nhà "tàu khậu" và các nhà máy xay Chợ Lớn, cũng như nhờ con kinh Tàu Hủ này để giao dịch với thương cảng và hàng tàu buôn xuất ngoại.

Vương, Hồng Sên, *Saigon năm xưa (Saigon autrefois)*, Editions Tổng hợp Đồng Nai, 1960, p. 128 :

[...] năm Gia Long thứ 18 (Kỷ Mão, 1819) vua hạ lệnh cho đào Kinh Tàu Hủ [...] Con Kinh này bắt nguồn từ Cầu Đê Thông (nôm gọi Cầu Bà Thuông) chạy đến ngã tư sông Rạch Cát. Sách nói kinh dài 2.129 tầm và bộ, bằng chín dậm rưỡi, (mỗi dậm 576 thước tây = $576 \times 9,5 = 5.472\text{m}$). Bề ngang rộng mười lăm tầm (mỗi tầm 8 xích, tính ra $0,32 \times 8 \times 15 = 36\text{m}90$). Bề sâu được 9 bộ (mỗi bộ 6 xích = $0,32 \times 6 \times 9 = 17\text{m}28$). Mỗi bên kinh có chừa một bờ đất rộng 8 tầm. Đào rồi, vua Gia Long đặt tên khúc kinh ấy là An Thông Hạ.

Pendant la dix-huitième année de Gia Long (Ky Mao, 1819), l'empereur dirigea le creusement du Kinh Tau Hu depuis le pont De Thong jusqu'au carrefour de la rivière Rach Cat. Sa

longueur : 5.472m, sa largeur : 36m90; sa profondeur : 17m28.
Un berge de largeur 20,48m de chaque côté du canal. Il fut
nommé An Thong Ha.

**Remarques des spécialistes sur le déménagement de
l'embarcadère fluvial du marché Cho Lon au marché Binh Dien**
(version originale en vietnamienne à sauvegarder) :

Article "Bến Bình Đông xưa và nay" (Ben Binh Dong autrefois et
aujourd'hui), Journal Nguoi Lao dong en ligne (nld.com.vn),
Vendredi 08/04/2005 :

Nhà văn Sơn Nam, người được xem là có nhiều nghiên cứu thực
địa về miền Nam, cho rằng: "Về kiến trúc, cần phải giữ lại
những dãy nhà mang kiến trúc thời Pháp thuộc của người Hoa, do
người Singapore xây dựng. Về bến thuyền, nếu dời ra Bình Điền
sẽ làm mất đi cái hồn của khu vực này, nhưng nếu nhà cửa, kho
gạo không còn, thì có giữ lại bến thuyền này cũng chẳng để làm
gì, vì tổng thể của nó đã bị phá vỡ. Dời bến thuyền này ra đó
sẽ thuận lợi hơn vì bến bãi rộng rãi và đường đi miền Tây ra
vào tiện hơn, tuy nhiên, đổi lại đường về Sài Gòn - Chợ Lớn xa
hơn. Bến Bình Đông đã trở nên chật hẹp so với tốc độ phát
triển và nhu cầu cung ứng hàng hóa của miền Tây".

Còn giáo sư sử học Nguyễn Đình Đầu thì bày tỏ: "Tôi thấy rất
tiếc khi những công trình kiến trúc cũ bị phá bỏ. Trên thực
tế, cũng có nhiều cái phải phá như khu nhà ổ chuột dọc theo
kênh Tàu Hũ, khu vực phát sinh trong giai đoạn chiến tranh 45-
46. Điều này rất cần thiết và chính đáng. Tuy nhiên, người làm
công tác này phải có cái nhìn hiện đại hóa nhưng vẫn phải biết
cân nhắc và giữ gìn những cái cũ. Phát triển là một sự nối
tiếp nhau, không nên cắt đứt hoặc phá bỏ hoàn toàn. Nên giữ
lại những đoạn có tính chất tiêu biểu của nền văn hóa một
thời. Ngoài giá trị về lịch sử kinh tế, khu vực này còn có giá
trị về mặt kiến trúc và văn hóa, xã hội".

ANNEXE

ENTRETIENS DES MARCHANDS DU MARCHÉ DES FLEURS

Localisation : berge Binh Dong du Kinh Tau Hu.

Durée : deux jours 26 et 27 janvier 2014 (26, 27 Décembre 2013 par rapport le calendrier lunaire).

Objectif :

- Déterminer le parcours fluvial réalisé.
- Savoir la raison d'utilisation encore le transport fluvial.
- Prévoir l'existence de ce marché dans l'avenir.

Objet de l'entretien : des marchands, des habitants du quartier.

Nombre de personnes interviewées : 15.

Contenu :

1. Hoa, 35 ans

Marchandise : *mai* (*ochna integerrima*).

Vendre ici depuis 7 ans.

Surface : 3m x 4m.

Durée de vente : 20 Décembre - 30 Décembre (la veille de la nouvelle année car le calendrier lunaire n'a pas le 31 Décembre).

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.

L'avenir : Pas de nouvelles des autorités de la permission des activités du marché dans l'avenir.

2. Nguyễn Minh Tâm, 30 ans

Marchandise : *tắc*

Vendre ici depuis 5 ans.

Surface : 3m x 6m.

Durée de vente : 20 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.

L'avenir : pas d'information.

3. Thịnh, 36 ans

Marchandise : *vạn thọ, bông giấy*, des fleurs du printemps en général.

Vendre ici depuis 7 ans.

Surface : 3m x 4m.

Durée de vente : 22 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.

L'avenir : Pas de nouvelles des autorités de la permission des activités du marché dans l'avenir.

4. Danh, 43 ans

Marchandise : *mai* (*ochna integerrima*).

Vendre ici depuis 6 ans.

Surface : 1m x 4m.

Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.

L'avenir : pas d'information.

5. Trà, 24 ans

Marchandise : *tắc*.

Vendre ici depuis 4 ans.

Surface : 2m x 4m.

Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place (car la surface du quai utilisé pour la vente est très limité pour le grand nombre des plantes).

6. Nhung, 22 ans

Marchandise : *tắc*

Vendre ici depuis 4 ans.

Surface : 2m x 4m.

Durée de vente : 25 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.

Remarques : La bétonisation et l'élévation de ce berge Binh Dong rend le chemin propre depuis 1,2 ans.

L'avenir : Pas de nouvelles des autorités de la permission des activités du marché dans l'avenir.

7. Nguyễn Thị Thùy Trang, 48 ans

Marchandise : *mai* (ochna integerrima).

Vendre ici depuis 5 ans.

Surface : 2m x 4m.

Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre (la veille de la nouvelle année car le calendrier lunaire n'a pas le 31 Décembre).

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.

8. Nguyễn Văn TIệp, 50 ans

Marchandise : *mai* (ochna integerrima).

Vendre ici depuis 10 ans.

Surface : 4m x 6m.

Durée de vente : 9 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place et la proximité du canal.

9. Chiên, 58 ans

Marchandise : *quýt hồng*

Vendre ici depuis 7 ans.

Surface : 3m x 6m.

Durée de vente : 25 Décembre - 30 Décembre

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place et la proximité du canal.

L'avenir : Pas de nouvelles des autorités de la permission des activités du marché dans l'avenir.

10. Mái, 53 ans
Marchandise : tấc
Vendre ici depuis 3 ans.
Surface : 1m x 6m.
Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre (la veille de la nouvelle année car le calendrier lunaire n'a pas le 31 Décembre).
Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.
Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.
- L'avenir : Pas de nouvelles des autorités de la permission des activités du marché dans l'avenir.
11. Mai, 32 ans
Marchandise : *mai* (*ochna integerrima*).
Vendre ici depuis une dizaine ans.
Surface : 4m x 3m.
Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre.
Parcours fluvial : de Marché Luc (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.
L'avenir : Pas de nouvelles des autorités de la permission des activités du marché dans l'avenir.
12. Hường, 30 ans
Marchandise : *mai, vạt thọt, bông giấy*.
Vendre ici depuis 10 ans.
Surface : 3m x 2m.
Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre.
Parcours fluvial : de Mo Cay (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong.
Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque sur place.
13. Nguyễn Thị Hồng, 45 ans
Marchandise : *mai* (*ochna integerrima*).
Vendre ici depuis 4 ans.
Surface : 3m x 2m.
Durée de vente : 20 Décembre - 30 Décembre.
Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.
Raison d'utilisation du transport fluvial : l'avantage de la capacité de stockage du barque.

Dans l'avenir : entendre parler que les autoritaires vont construire des parabet tout au long du quai pour interdire le marché.

14. Nguyễn Văn Bé, 52 ans

Marchandise : *tắc* .

Vendre ici depuis 4 ans (depuis 2010).

Surface : 4,5m x 2m.

Durée de vente : 26 Décembre - 30 Décembre.

Parcours fluvial : de Marché Lach (Bến Tre, Sud du Vietnam) à Binh Dong : 18 heures.

Raison d'utilisation du transport fluvial : la capacité de stockage du barque sur place.

15. Nũ , 28 ans

Marchandise : pastèque.

Vendre ici depuis une dizaine ans.

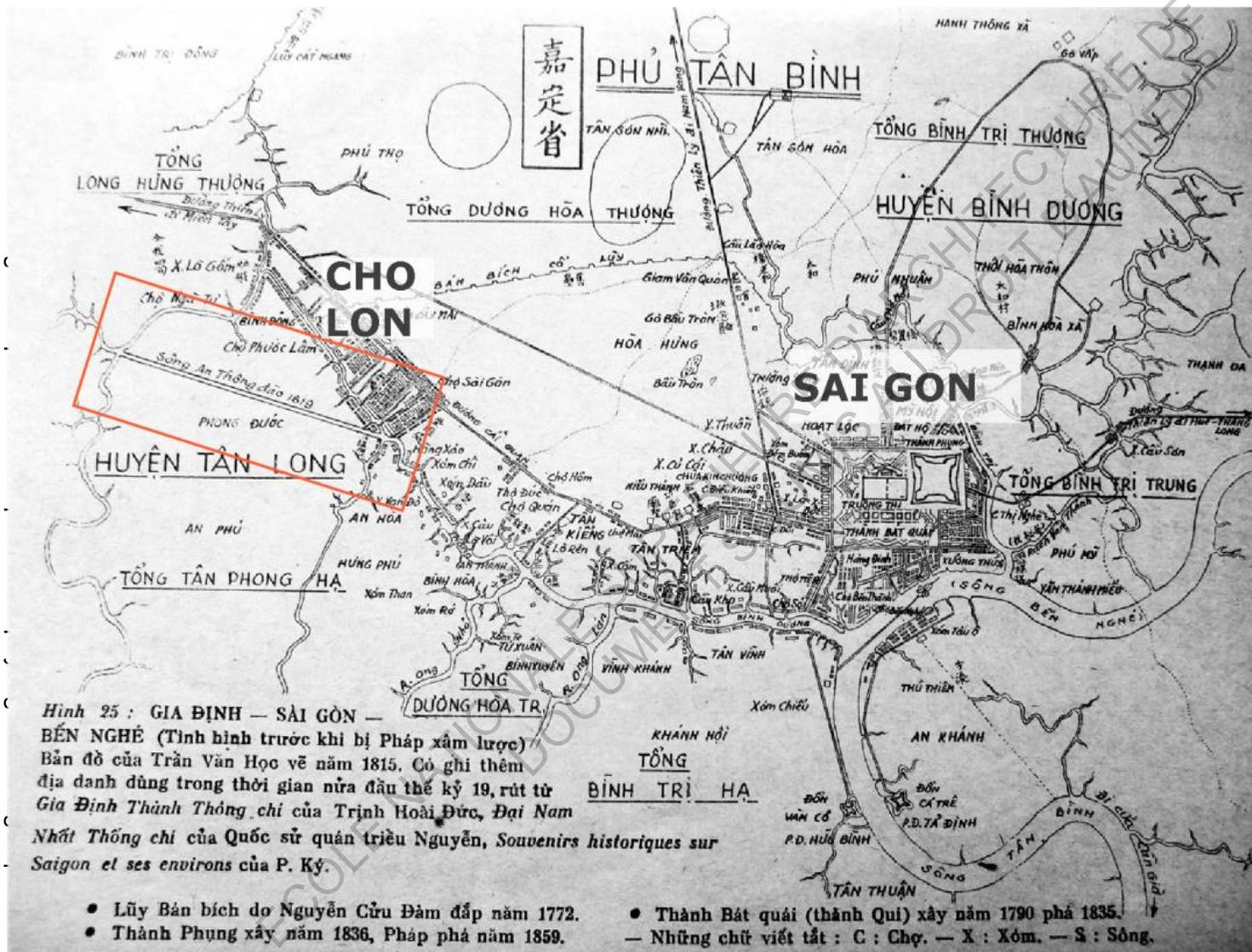
Surface : 6,5m x 2m.

Durée de vente : 24 Décembre - 8 Janvier.

Parcours fluvial : de Ben Luc (Long An, Sud de HoChiMinh-ville) à Binh Dong.

Raison d'utilisation du transport fluvial : Le transport par barques est souvent plus doux que le transport par camion.

Durée de vente : 24 Décembre - 8 Janvier.



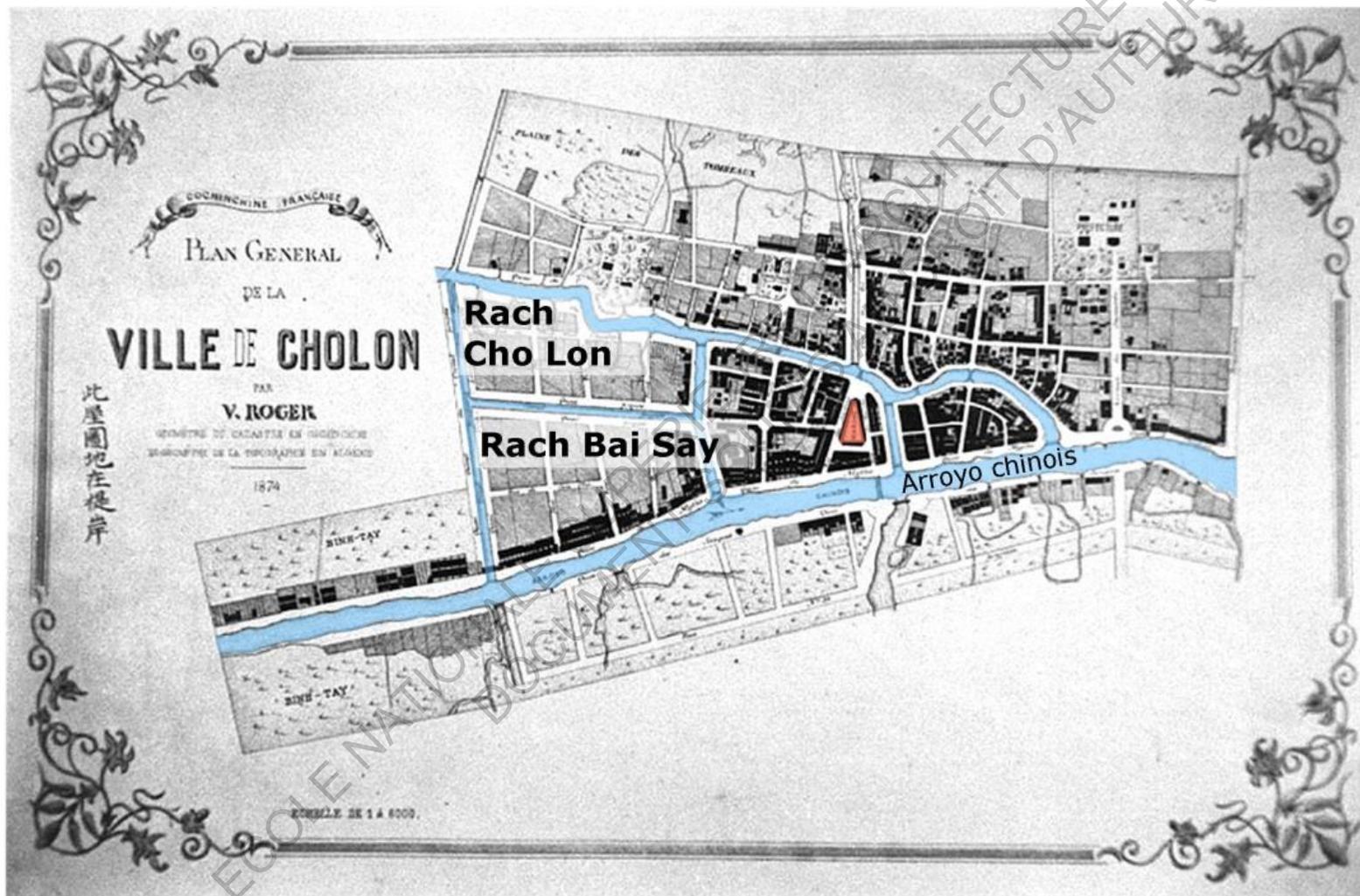
Plan de Gia Dinh et ses environs

Tran Van Hoc, Saigon.virtualcities.fr, 1815.

Localisation de l'ancien Arroyo chinois. Traduction en français : Rivière An Thông sera creusée en 1819.

Hình 25 : GIA ĐỊNH — SÀI GÒN — BẾN NGHÉ (Tình hình trước khi bị Pháp xâm lược)
 Bản đồ của Trần Văn Học vẽ năm 1815. Có ghi thêm địa danh dùng trong thời gian nửa đầu thế kỷ 19, rút từ Gia Định Thành Thông chí của Trịnh Hoài Đức, Đại Nam Nhất Thống chí của Quốc sử quán triều Nguyễn, Souvenirs historiques sur Saigon et ses environs của P. Kỳ.

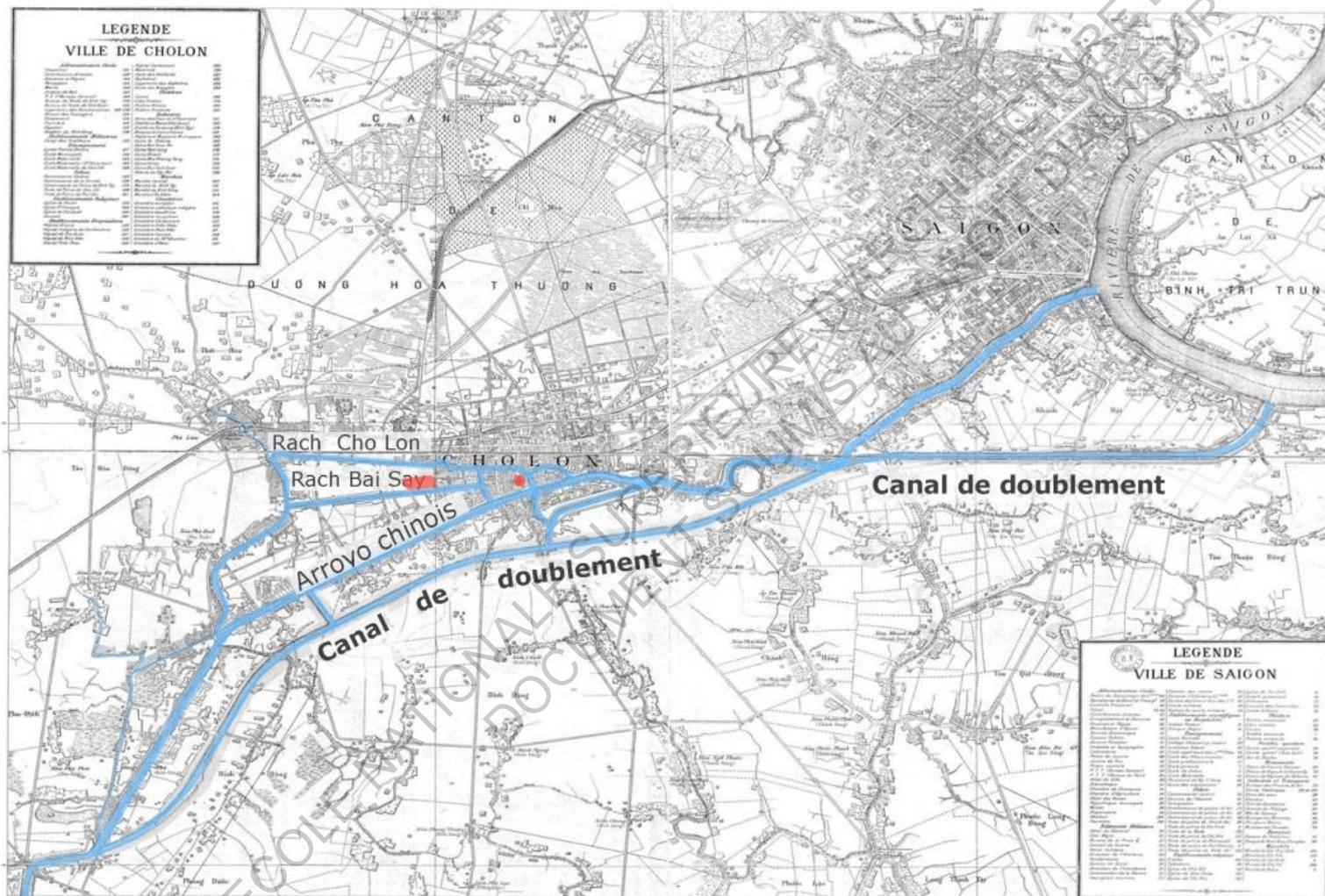
- Lũy Bán Bích do Nguyễn Cửu Đàm đắp năm 1772.
- Thành Phụng xây năm 1836, Pháp phá năm 1859.
- Thành Bát quái (thành Qui) xây năm 1790 phá 1835.
- Những chữ viết tắt : C : Chợ. — X : Xóm. — S : Sông.



Plan général de la ville de Cho Lon

Source : V. ROGER, Saigon.virtualcities.fr, 1874.

Localisation des canaux Rach Cho Lon et Rach Bai Say. En ce temps là, Cho Cu (coloré en rouge, il s'agit de l'ancien marché de Cho Lon) était très bien desservi par le système de canaux.

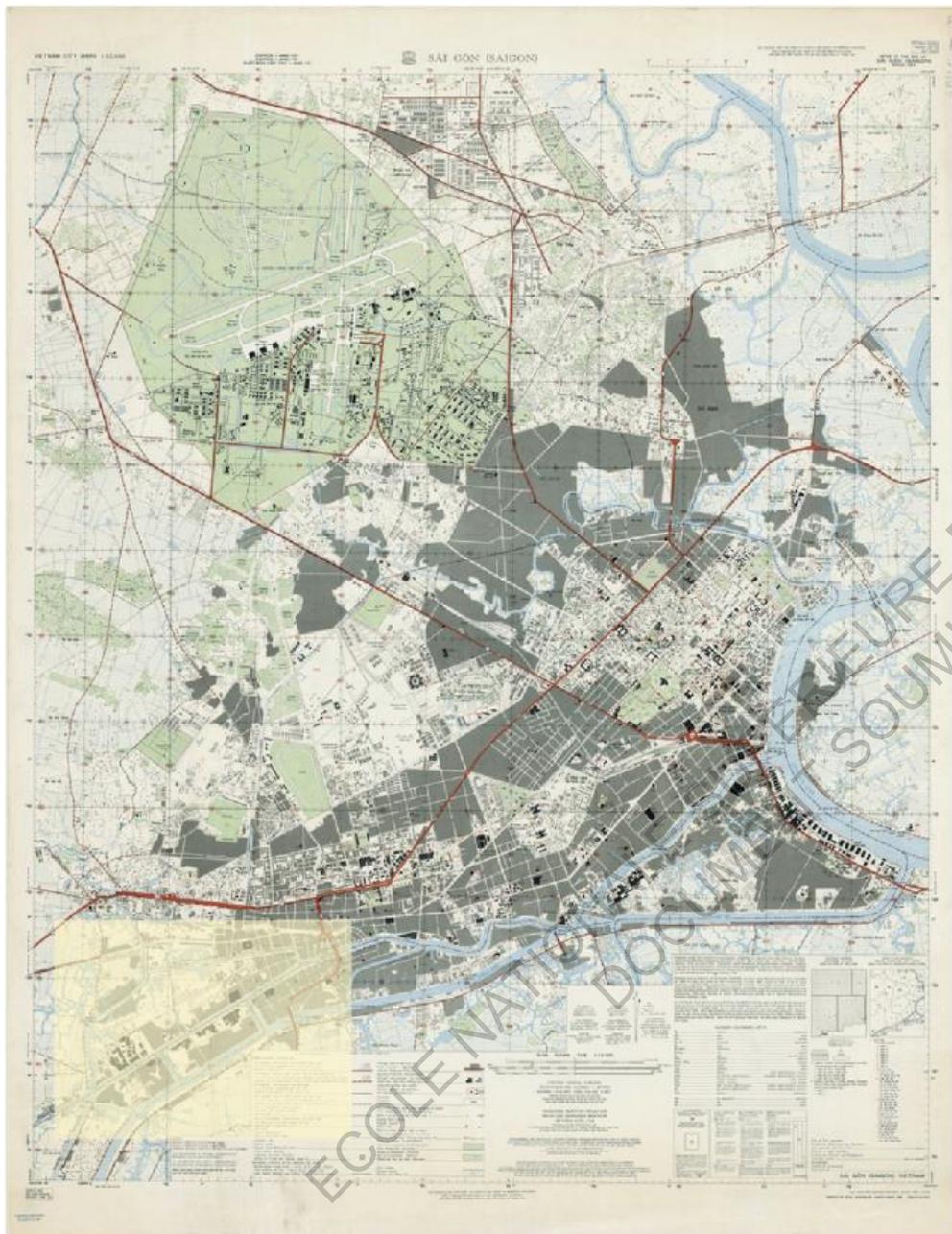


Saigon - Cho Lon

Source :
Saigon.virtualcities
.fr, 1923.

Naissance du Canal
de doublement: le
but est de
faciliter le
transport fluvial
en raison de la
surcharge de
l'Arroyo Chinois.

Localisation de Cho
Moi (nouveau
marché) à gauche et
Cho Cu (ancien
marché) à droite.

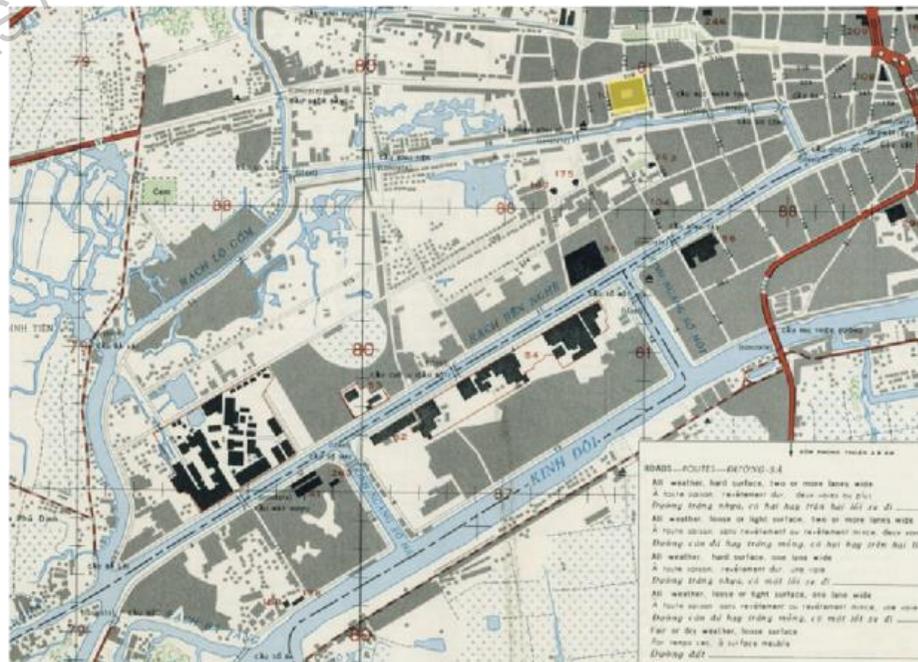


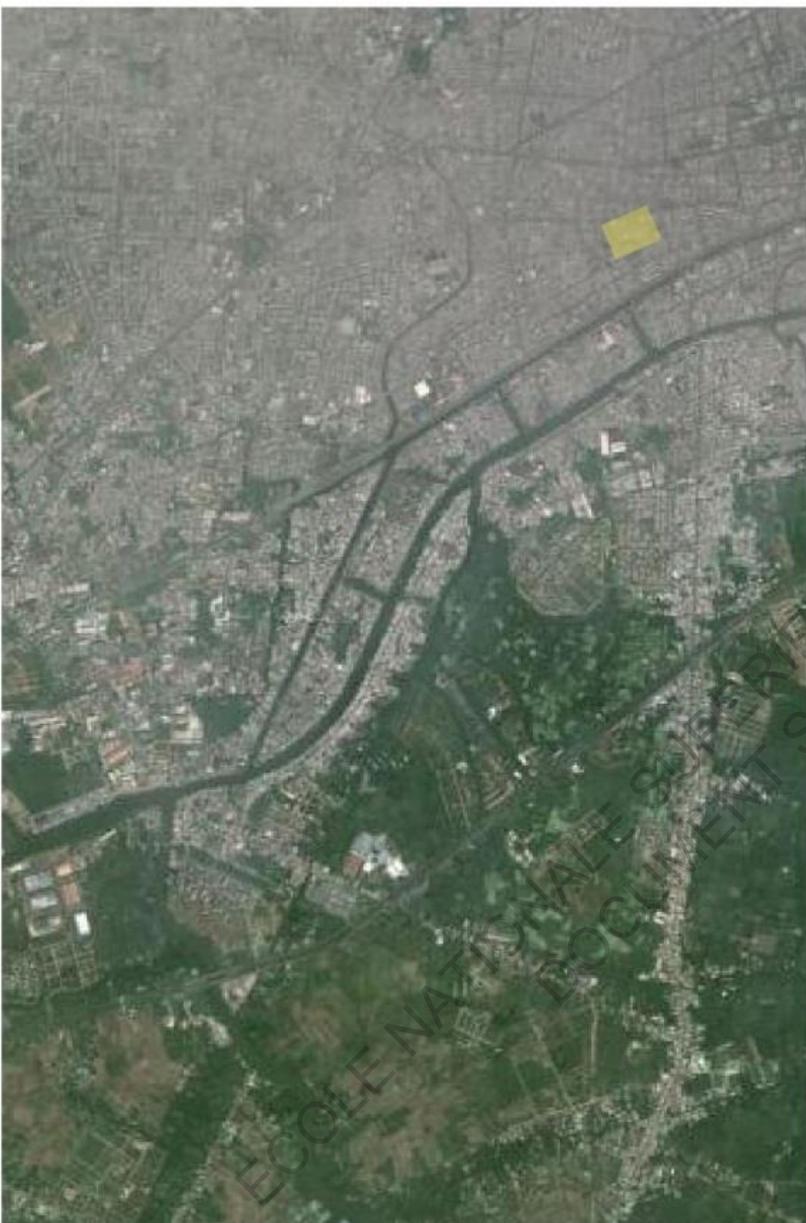
Saigon, Vietnam

Source : Flickr : Mạnh Hải, 1964.

Rach Bai Say a été bouché. Rach Cho Lon est encore utilisé pour le nouveau marché Cho Moi (nom officiel: Cho Binh Tay) .

Deux villes Saigon et Cho Lon sont unifié en une grande ville Saigon depuis 1930.



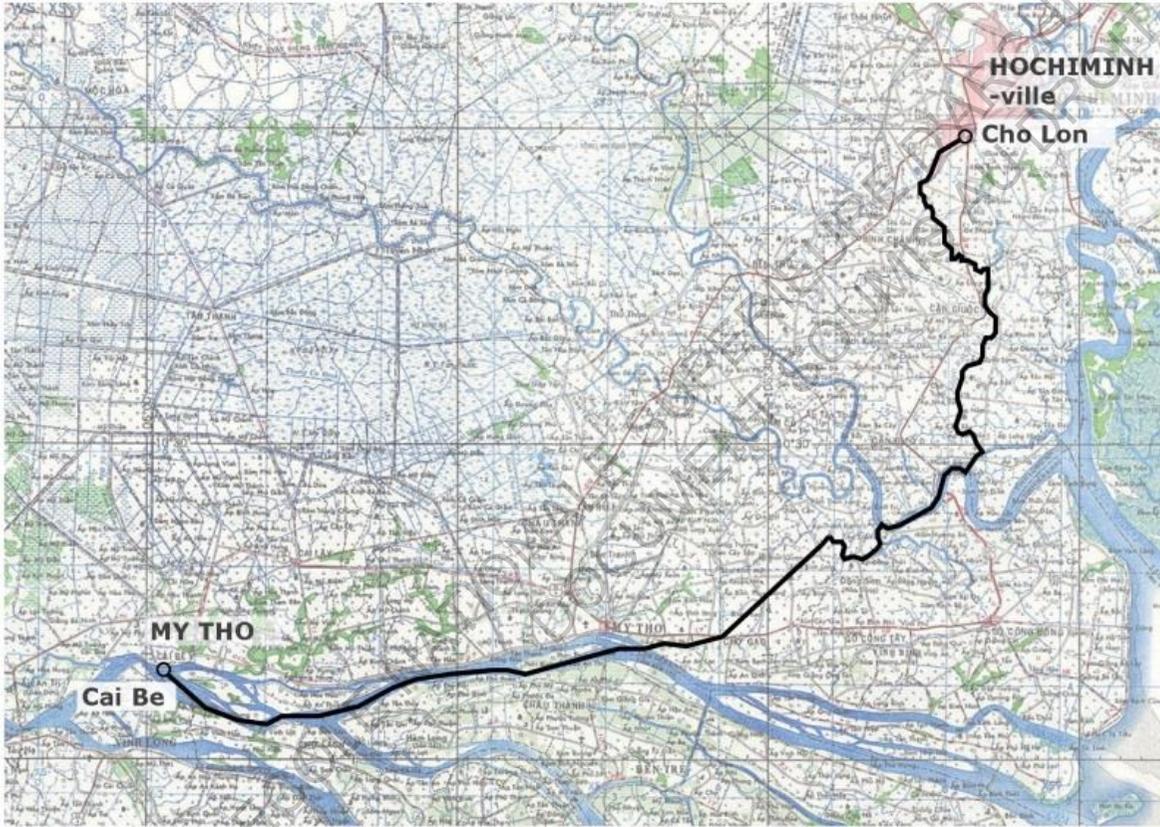


Cho Lon aujourd'hui

Source : Google map

Rach Cho Lon fut bouché en 1968. Le système de canaux de Cho Lon a donc disparu. Depuis ce jour, le transport des marchandises entre l'arroyo chinois et le marché Cho Lon est routier.

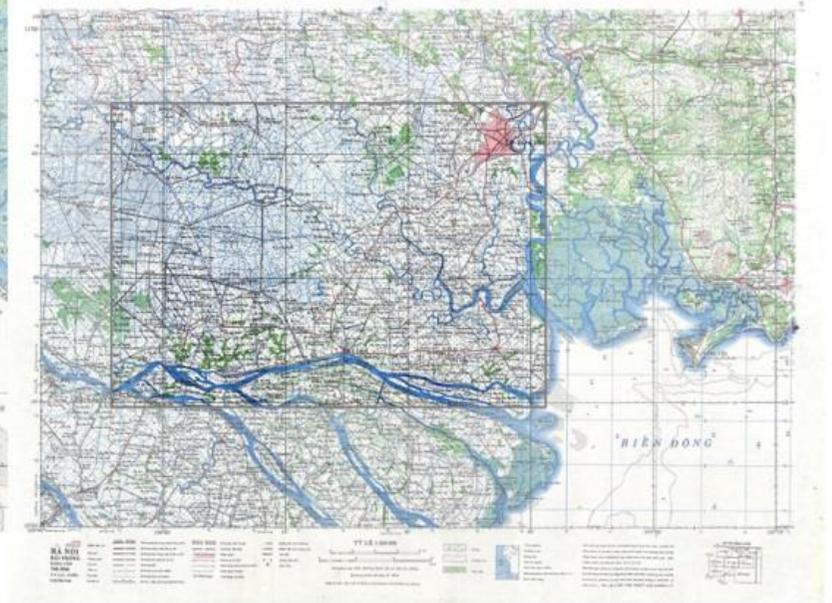




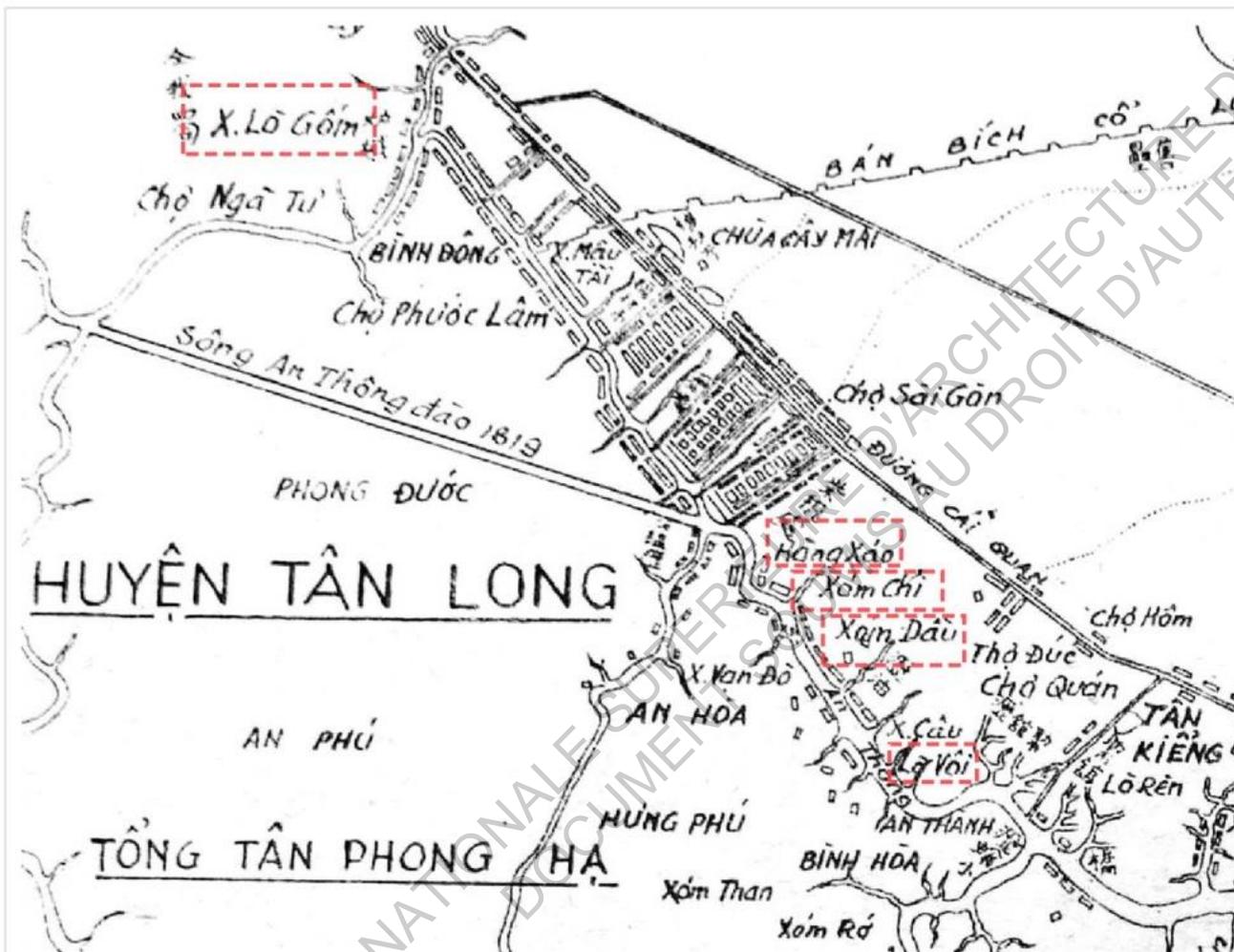
Saigon - My Tho

Source : Saigon.virtualcities.fr, 1982.

Parcours fluvial inchangé entre Saigon et My Tho depuis XVIIIe siècle. Distance : 70km. Durée : 2 jours.



ARTEFACTURE DE TOULOUSE
D'AUTEUR

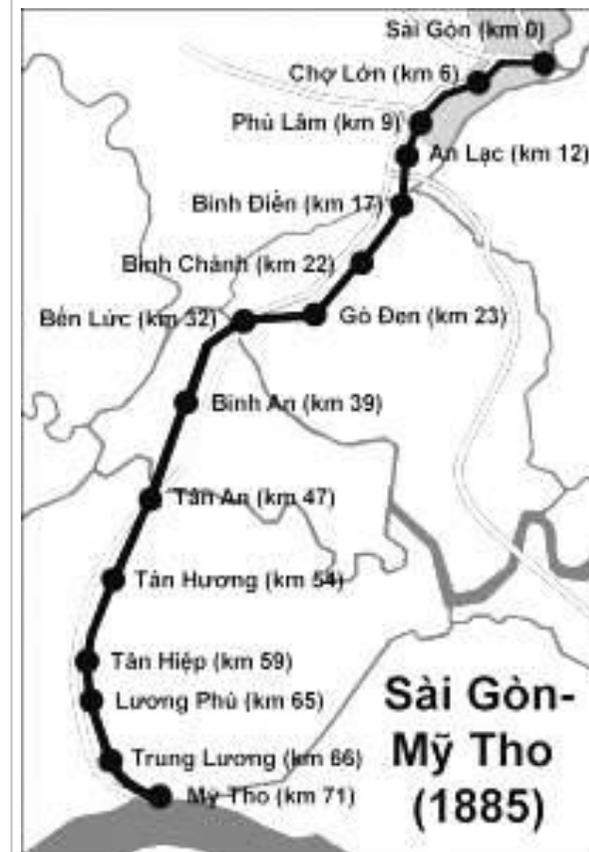


LOCALISATION DES QUARTIERS SPECIFIQUES

(plan de Cho Lon en 1815)

Parcours ferroviaire Saigon - My Tho dessiné en 1885.

Source : Tim DOLING.



REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier ma famille pour tout son soutien lors du travail de mon mémoire. Elle reste toujours à côté de moi et m'encourage régulièrement. Un aide spirituel.

Un grand remercie également à **Christophe JULIENNE**, mon directeur d'étude, pour tout son aide dans ma première recherche scientifique.

Merci également au **groupe d'enseignants de séminaire "Environnement, Paysage, Architecture"** pour tous ses nouvelles connaissances qu'il m'a élargit dans toute l'année 2013-2014.

Merci à **Quentin BERTRAND** et **Sarah RODRIGUEZ** qui ont corrigé soigneusement et minutieusement toutes mes fautes dans ce mémoire d'autant plus que mon français n'est pas encore très bien soigné. Et aussi un grand merci à leur encouragement.

Je tiens également à remercier **Yann BACQUET**, mon maitre de stage, de m'inspirer beaucoup dans l'observation du paysage et de l'architecture.

Et enfin, un merci à un ami, considéré comme mon petit frère, **Nhân-Quý NGUYỄN**, de ne rien faire pour mon mémoire mais il reste à côté de moi et me soutient depuis toujours.

À tous ceux que j'oublie...