



HAL
open science

Fabrication et appropriation de l'espace public autour de la rue Hoàng Hoa Thám dans le district de Ba Đình à Hanoï

Arnaud Jouanchicot

► **To cite this version:**

Arnaud Jouanchicot. Fabrication et appropriation de l'espace public autour de la rue Hoàng Hoa Thám dans le district de Ba Đình à Hanoï. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01765005

HAL Id: dumas-01765005

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01765005>

Submitted on 12 Apr 2018

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

MEMOIRE DE SEMINAIRE ET MOBILITE

*Fabrication et appropriation de l'espace public autour de la rue
Hoàng Hoa Thám dans le district de Ba Đình à Hanoi.*

Arnaud Jouanchicot

2015-2016

Tutrice : Françoise Blanc



Sommaire

Avant-propos

Introduction

1. *Problématique*
2. *Généralités : lieu, calendrier et méthodologie de l'étude.*

I. Héritage et territoire de Hanoï.

1. *Introduction cartographique.*
2. *Hanoï ou la ville dans l'eau.*
 - 2.1 Grand territoire et hydrographie.
 - 2.2 Lacs et étangs urbains: fonction et symbolique.
 - 2.3 Les digues: colonnes vertébrales de la ville.
3. *Des villages dans la ville.*
 - 3.1 Le village comme unité de composition territoriale.
 - 3.2 Organisation sociale traditionnelle.
 - 3.3 Typologies et processus de densification.
4. *Histoire et politiques urbaines.*
 - 4.1 Fondations et imaginaires.
 - 4.2 Régime colonial français.
 - 4.3 Ville communiste et indépendance.
 - 4.4 Ouverture au capitalisme.
 - 4.5 Perspectives contemporaines.

II. Fabrication de l'espace public.

1. Etat des lieux du quartier Hoàng Hoa Thám.

- 1.1 Introduction cartographique.
- 1.2 Histoire et représentations.
- 1.3 Caractéristiques générales.

2. Le compartiment : dominant d'une rue étriquée.

- 2.1 Dynamiques parcellaires.
- 2.2 Typologies bâties et gabarits de rues.
- 2.3 Le rez-de-chaussée comme dilatation de l'espace public.

3. Le compartiment commercial : armature de l'avenue Hoàng Hoa Thám.

- 3.1 La digue : continuum commercial linéaire.
- 3.2 le trottoir comme pièce supplémentaire.

4. Bâtiments contemporains et esplanades.

- 4.1 Grosses emprises et parcelles à quatre faces.
- 4.2 Murs périphériques et trottoirs aménagés.

5. Patrimoine religieux et espaces naturels.

- 5.1 Des respirations en tissu dense.
- 5.2 Centralités publiques.

III. Appropriation de l'espace public.

1. Projection de la cellule habitée.

- 1.1 Activités domestiques et ménagères.
- 1.2 Extensions du logement.

2. Projection du compartiment commerçant.

- 2.1 Des appropriations différentes dans le site.
- 2.2 Signalétique, marchandises, mobilier et motorbikes.

3. *Les marchés : une occupation intensive.*

3.1 Stratégies d'implantation.

3.2 Organisation et réversibilité de la rue.

4. *Les occupations et commerces légers.*

4.1 Définition et diversités des activités.

4.2 Une stratégie d'implantation similaire.

5. *Flux et mouvements dans la rue.*

5.1 Les vendeurs ambulants.

5.2 Des motorbikes dans un réseau archaïque.

Conclusion

Bibliographie

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

Avant-propos

Le choix du sujet de mémoire a été crucial. J'avais envie de tout étudié. Tout était différent de chez nous : la géographie, la ville, les gens. Puis lorsque j'ai passé le cap des six mois j'ai trouvé d'instinct. J'avais envie de rester pour toujours et je me suis tout simplement demandé pourquoi. La réponse était claire : la vie de tous les jours. Quelle était cette magie urbaine qui nous enchantait ? Qu'est-ce qui faisait cette authenticité, cette simplicité ? Tout avait l'air vrai, sans artefacts. J'ai donc voulu faire état des dispositifs et des pratiques sociales qui font vivre la ville et lui donne raison d'être.

Le lieu d'étude est aussi un choix personnel. C'est dans la rue *Hoàng Hoa Thám* que j'ai découvert la vie hanoïenne et confronté ma culture occidentale. J'y ai passé 11 mois à travers 3 maisons et 3 quartiers différents. C'est là que j'ai construit des relations avec le voisin, l'épicier, la cuisinière de rue et le garagiste. Là que j'ai construit ma routine quotidienne, partagé ces petits moments de la vie qui font l'existence.

Introduction

1. Problématique

S'il y a bien une chose qui caractérise Hanoï en dehors de ses lacs et du quartier marchand des 36 rues, ce sont ses incroyables dédales de ruelles. Par ici un marché, par là une buvette, là bas un coiffeur et en face un cour de badminton. La richesse des usages se développant dans ces quartiers populaires est incroyable. Partout les commerces et habitations s'offrent à la rue qui supporte le va-et-vient interminable des motorbikes. Il n'y a plus d'intérieur et d'extérieur, la vie s'épanche dans la rue et la rue dans l'architecture.

La morphologie urbaine y est complexe, difficile à appréhender. Issue d'une urbanisation rapide, niant la réglementation, elle est faite d'agglomérats et d'extensions. Sous la poussée de l'exode rural de ces 30 dernières années les constructions se sont multipliées, entraînant une densification sans précédent accompagnée d'une montée exorbitante du prix du foncier, une colonisation importante du domaine public, une congestion du réseau routier et une précarité des réseaux techniques.

La réforme économique initiée à la fin des années 80 appelée *Đổi mới* (renouveau), couplée à l'héritage d'un territoire agricole et de traditions rurales fortes, ont produit un modèle urbain unique. Aujourd'hui, sous l'impulsion de grands projets de modernisation, l'avenir de ces quartiers de ruelles est questionné. Mais ce sont surtout les usages et modes de vie qui sont mis en doute, le patrimoine immatériel de Hanoï, survivant malgré tout au travers du renouveau. Car si les premières transformations contemporaines ont maintenant une dizaine d'années, il semble que l'art de vivre vietnamien se perpétue.

Dans un contexte contemporain de mutation de la métropole, quelles sont les dynamiques qui régissent la fabrication et l'appropriation de l'espace public du quartier *Hoàng Hoa Thám*? Nous tâcherons de faire un état des lieux des dispositions et installations de l'espace public, en définissant les relations qu'entretiennent les typologies architecturales, les morphologies urbaines et les appropriations de l'espace.

2. Généralités : lieu, calendrier et méthodologie de l'étude.

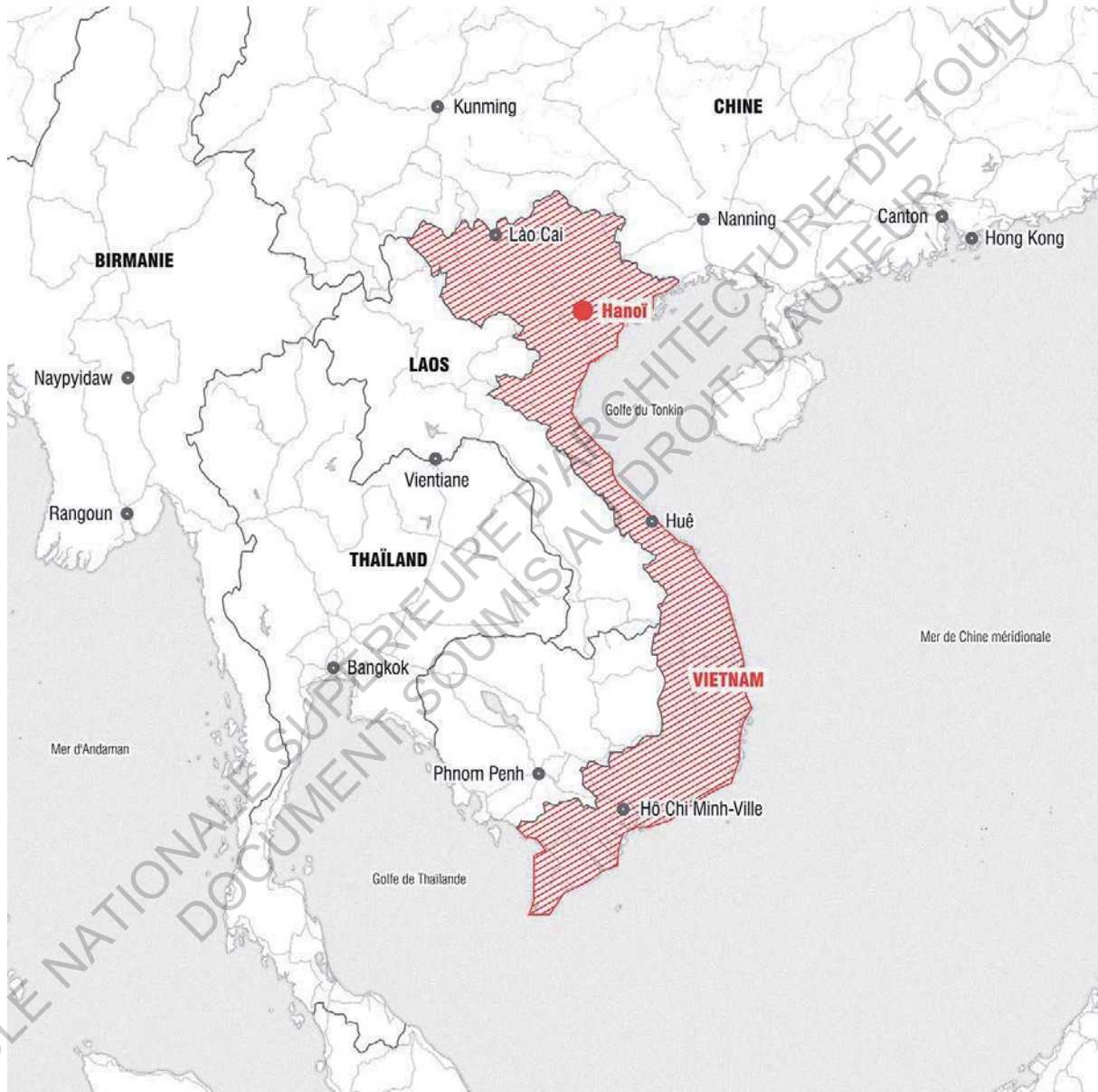
La route-digue *Hoàng Hoa Thám* (HHT) trouve sa place à l'ouest du vieux quartier de Hanoï, le long de la rive Sud du lac de l'Ouest. Elle longe la face Nord de l'ancienne citadelle, parallèle à la rivière *Tô Lịch* dont le coude marque la fin de la rue. Elle mène à la porte Nord du vieux quartier de Hanoï en passant par le jardin botanique, et se prolonge jusqu'au pont *Long Biên* (ancien Paul Doumer) qui traverse le fleuve Rouge à l'Est. A l'Ouest elle est bordée par le quartier financier de *Cau Giay* qui incarne la modernité et le renouveau de Hanoï, et connecte à l'aéroport par la route-digue nord de *Lạc Long Quân*. Elle forme en son milieu un carrefour avec l'avenue *Văn Cao* (prolongement de la grande percée Nord-Sud *Liễu Giai*, inaugurée en 1994, qui affirma la politique d'aménagement menée par le gouvernement en 1992). Nous limiterons notre étude à cette avenue *Văn Cao* à l'Ouest, l'avenue *Ngọc Hà* à l'Est, l'avenue *Đội Cấn* au Sud et l'avenue *Thụy Khuê* au Nord. HHT traverse des quartiers résidentiels très denses composés de maisons familiales, mais aussi de bâtiments contemporains comme des hôtels, des résidences privées ou des usines. Elle est aujourd'hui sujette à de grandes transformations urbaines à horizon 2020 (élargissement de voirie, pont routier et renouveau du tissu). C'est pour cette raison qu'elle est au centre de l'étude, elle condense tous les aspects et enjeux du Hanoï contemporain : la surpopulation, le besoin en infrastructure et la préservation des usages face une spéculation intense du foncier dans les arrondissements centraux.

J'ai d'abord commencé par des observations et des entretiens. Depuis 5 mois déjà la vie publique vietnamienne me posait bon nombre d'interrogations. La richesse des usages dans la rue, le mélange du chez-soi au public, la temporalité urbaine. J'ai tout simplement exploré, appareil photo sous le bras, et prêté attention à ce que je voyais tous les jours en l'analysant, en allant plus loin qu'un simple travail de spectateur. Toujours me questionner durant les sessions que j'effectuais à pied, en moto, accompagné d'amis vietnamiens ou seul. J'ai essayé d'avoir le spectre le plus large possible concernant les horaires d'observations. Elles s'étaient pour la plupart du temps de 5h du matin à minuit, mais la nuit a également été observée.

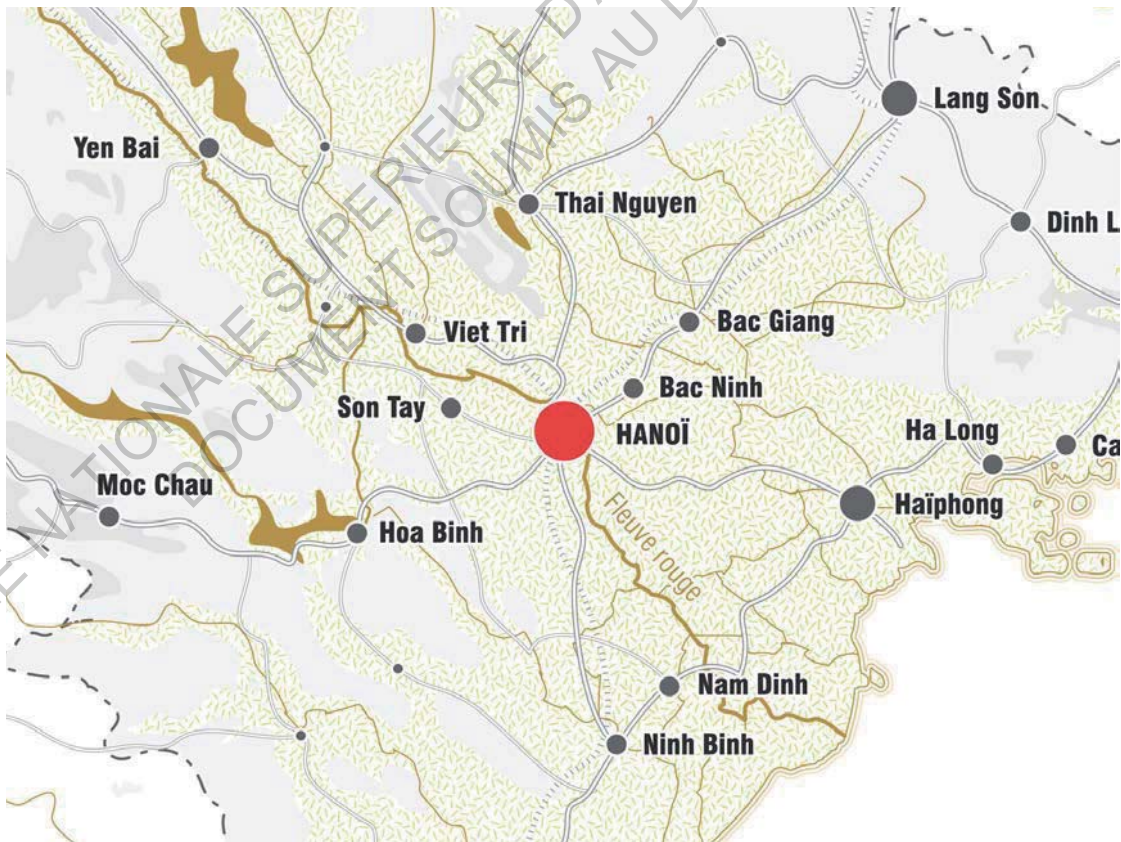
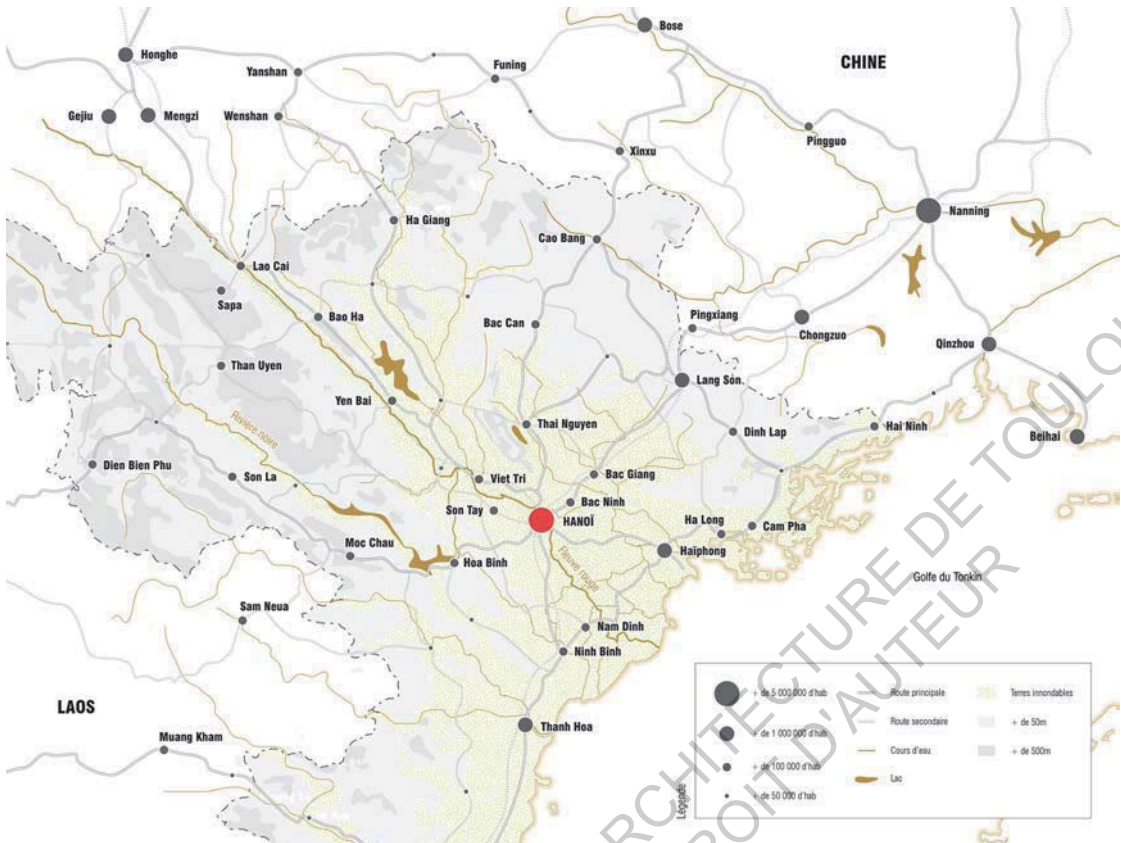
La première partie de l'étude se cantonnera à l'étude du territoire de Hanoï, autant sa géographie que son histoire, afin de mieux appréhender le site étudié. Il s'agit de comprendre les bases sur lesquelles le quartier actuel est construit, autant urbaines que politiques et sociales. Ensuite, on effectuera un état des lieux du quartier de HHT en étudiant les architectures et les espaces publics qui le composent. On s'attachera à établir et définir les relations entre typologie architecturale et morphologie urbaine. Enfin, on tâchera de relever les pratiques, activités et usages dans l'espace public, et définir les relations entre type d'appropriation et morphologie urbaine.

I. Héritage et territoire de Hanoï

1. Introduction cartographique



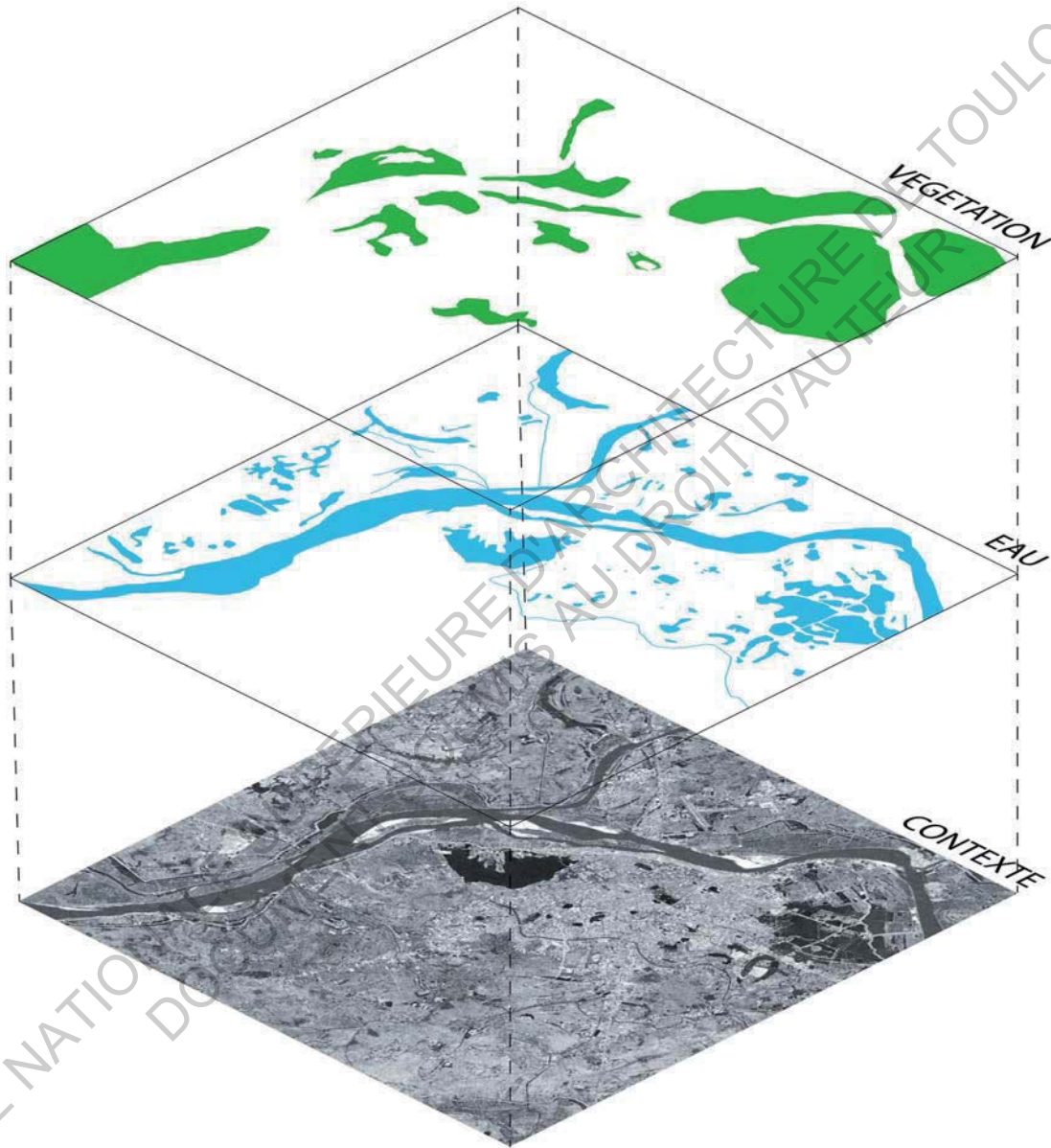
Situation en Asie du Sud-Est.
Carte réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Situation dans le delta du Fleuve Rouge.
Carte réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Image satellite de Hanoi : entre eaux et rizières.
<http://www.geo-airbusds.com/>

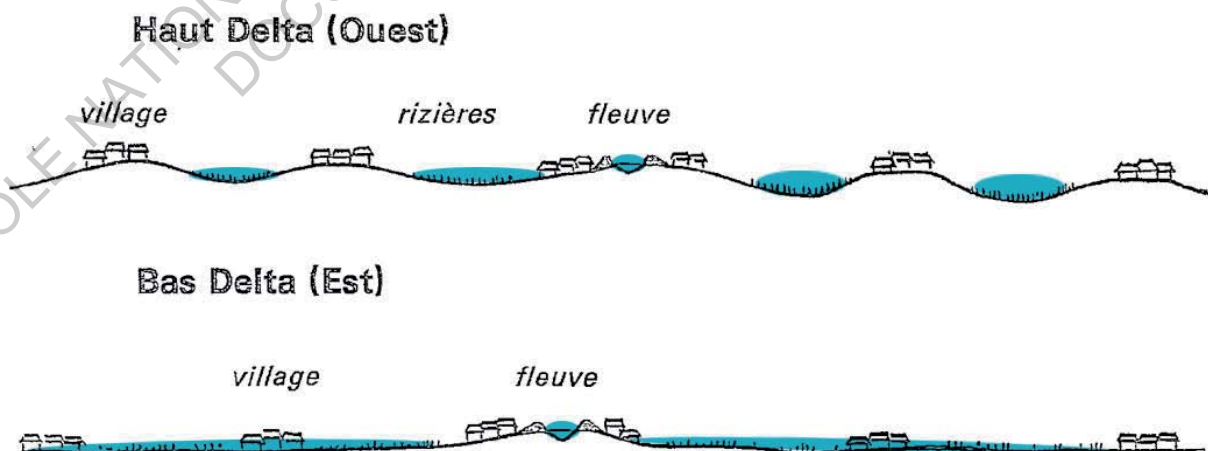


Composantes paysagères de Hanoï.
Diagramme réalisé par Arnaud Jouanchicot.

2. Hanoï ou la ville dans l'eau.

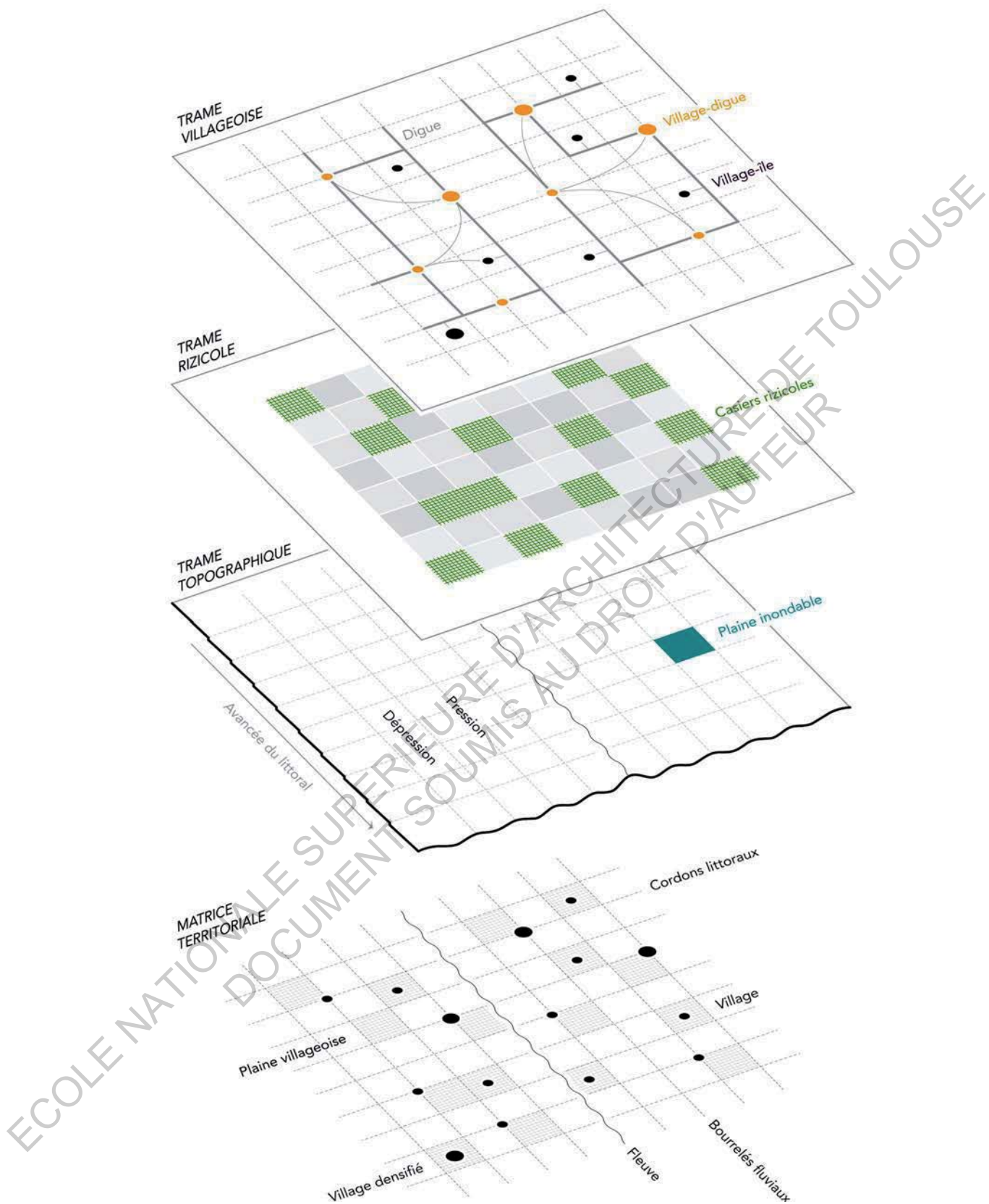
2.1 Grand territoire et hydrographie

Plantée au cœur du delta du fleuve rouge, Hanoï trouve sa place dans un réseau hydraulique dense. Descendant depuis les sommets du Yunnan, *Sông Hồng* (fleuve rouge) se jette en mer de Chine méridionale après 1150 kilomètres parcourus. Il fait parti de ces fleuves jeunes qui charrient de très grosses quantités d'alluvions et modifient intensément leur territoire. Ainsi, le littoral vietnamien avance de près de 12cm chaque année et l'intégralité du delta a été modelée suivant les caprices du puissant cours d'eau. Autre particularité, il coule au dessus de son territoire. Les grandes quantités d'alluvions déposées au fil des années ont contribué à élever le lit du fleuve de près de 6m au dessus des plaines du delta. Sur le territoire, on observe donc un maillage perpendiculaire de cordons littoraux et de bourrelés fluviaux. C'est sur un de ces derniers que vient se lover Hanoï, à l'apex du delta du Tonkin là où le fleuve se sépare en deux descendants (*Sông Hồng* et *Sông Duong*). La particularité de ces bourrelés fluviaux, parallèles au fleuve, est qu'ils sont situés en pression du reste du territoire, au dessus. Lorsque il y a crue, ils sont donc épargnés des inondations. A l'inverse, les plaines situées en contrebas sont complètement envahies par les eaux du fleuve. Le paysage vietnamien est ainsi intensément marqué, dessiné par l'eau. Les crues successives ont laissé un réseau impressionnant de lacs et cours d'eau auquel Hanoï n'échappe pas. Malgré la grandeur et la puissance de ce que les vietnamiens considèrent comme un dieu, ils ont su tirer parti du fleuve et vivre avec. On pense à la culture rizicole et la culture piscicole. Le peuple vietnamien a aussi construit ses déplacements sur l'eau, ainsi que ses villes et ses constructions. On parle de paysage anthropomorphisé (Pierre Gourou), l'homme a modelé son territoire pour survivre.



Coupes schématiques du delta du Fleuve Rouge

(<http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.fr/>)



Décomposition de la matrice territoriale.
Diagramme réalisé par Arnaud Jouanchicot.

2.2 Lacs et étangs urbains : fonction et symbolique.

Bordée à l'Est par le fleuve, Hanoï s'installe donc sur une plaine alluvionnaire extrêmement fertile. *Sông Hồng* ayant changé plusieurs fois de lit dans l'histoire, ses anciens méandres ont laissé des lacs disséminés partout dans la capitale. Le plus connu d'entre eux est le lac *Hoàn Kiếm* (lac de l'épée restituée) situé au Sud du vieux quartier et au Nord du quartier colonial français. *Hồ Tây* (lac de l'Ouest), le plus étendu d'entre eux, fait plus de 17km de pourtour et constitue un des principaux espace public hanoïen. C'est en réalité un ancien bras mort du fleuve rouge. On compte ainsi plus de 900 lacs qui font corps avec la ville. Aujourd'hui beaucoup d'entre eux ont été remblayés pour créer du foncier en ville mais il n'est pas rare et même courant de tomber sur un étang caché en plein quartier dense.

Dotés d'une grande symbolique, ils constituent et façonnent l'espace public de manière remarquable. Nombreux sont les espaces aménagés en bordure de lac où prennent place les pratiques sociales. En effet, ils interviennent dans la géomancie, science asiatique qui guide la construction des bâtiments suivant la géographie. Ils sont donc essentiels dans la construction des pagodes et maisons traditionnelles, généralement orientés sur un axe lac/montagne.

Techniquement, les lacs jouaient aussi le rôle de bassins d'irrigation et de régulateurs de crue. Les casiers de riz qui parsèment le paysage étaient alimentés grâce à des canaux qui découlait de ses réserves en eau. Lorsque le fleuve débordait, les plus grands d'entre eux absorbaient tant qu'ils le pouvaient le surplus d'eau. Aujourd'hui la majorité de l'irrigation est gérée par des pompes placées en bordure du fleuve et les crues sont moins importantes car un barrage contrôlé en amont en gère le débit. Ils étaient aussi support de la culture piscicole, un groupement de maisons s'organisait généralement autour d'un étang pour y élever des poissons ou des crevettes. On retrouve encore dans les arrondissements centraux de Hanoï des lacs où les habitants pêchent et cultivent.

Dans un milieu urbain très dense et pollué ils constituent de véritables respirations. Aussi, ils ont également une fonction thermique puisqu'ils régulent la température en ville qui atteint jusqu'à 40°C de mai à septembre. C'est un lieu de vie sociale privilégié, il y fait plus frais et la végétation qui s'y déploie en périphérie et très appréciée. Malheureusement, les lacs sont aujourd'hui utilisés comme déversoir des eaux usées. Les quartiers centraux hyper dense n'ont pas ou peu accès au réseau d'assainissement. Il est donc courant qu'ils rejettent leurs déchets ménagers dans les étangs ou cours d'eau. La rivière *Tô Lịch*, présente sur notre site d'étude, est un véritable désastre écologique. D'une part elle a perdu 80% de la largeur de son lit, mais surtout près de 90% de sa faune.



Lacs et cours d'eau dans Hanoï.
Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Vue sur le lac Hồ Tây et le quartier de HHT en deuxième plan.
Montagnes de *Hoa Binh* en arrière plan.
www.monde-du-voyage.com



Lac Huu Thien dans le quartier *Hoàng Hoa Thám*.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

2.3 Les digues : colonnes vertébrales de la ville.

Il est fascinant d'observer comment les villes se sont construites en réponse à l'eau. On ne peut s'empêcher de penser au réseau de digues qui envahit le delta du Tonkin. Lorsqu'il y a crue, ces routes hissées à plusieurs mètres au dessus du niveau de la mer deviennent les seules sources de communication avec le reste du territoire. Les villages se sont construits autour de ces digues de manière linéaire (on verra plus tard que ce n'est pas le seul type). Traditionnellement les marchés et commerces s'implantaient sur ces routes-digues, aujourd'hui les maisons en béton ont remplacé les paillotes mais suivent la même implantation. Véritables colonnes vertébrales, les digues sont donc le sommet de la hiérarchie du système de communication. A Hanoï elles sont devenues des rues à part entière et on ne parle plus de route. Mais la morphologie est toujours là et on garde les stigmates de la route commerciale. Sensation parfois bizarre de circuler au dessus des habitations pour nous mais parfaitement normale pour les vietnamiens. Deux digues principales pour Hanoï, celle du fleuve rouge à l'Est et celle du lac de l'ouest et de *To Lich* qui encercle l'intégralité de la ville. Antiques, on les retrouve sur les plus vieilles représentations de la capitale vietnamienne et elles portaient encore il y a peu de temps le préfixe *Dé* qui signifie digue. Il est important d'explicitier ce réseau de digues puisque la rue HHT en fait partie et ses quartiers s'y greffent de façon typique.

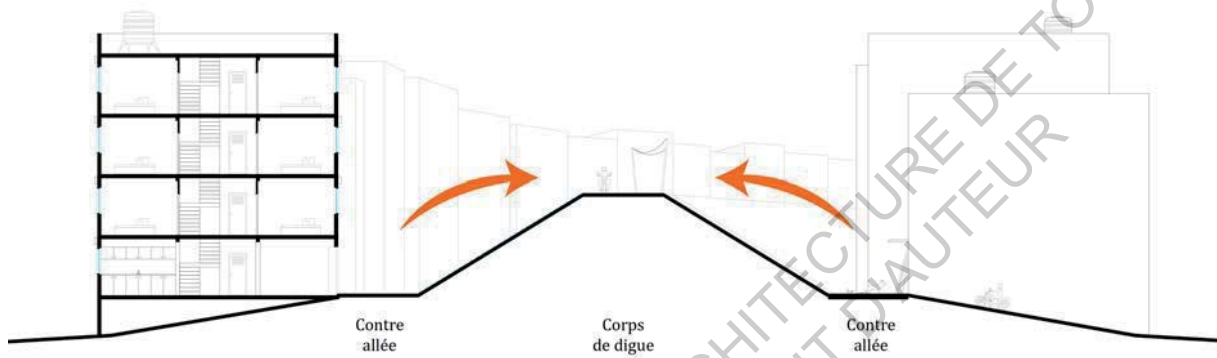


Vue depuis le sommet d'une digue en périphérie de Hanoï avec en contrebas les constructions.

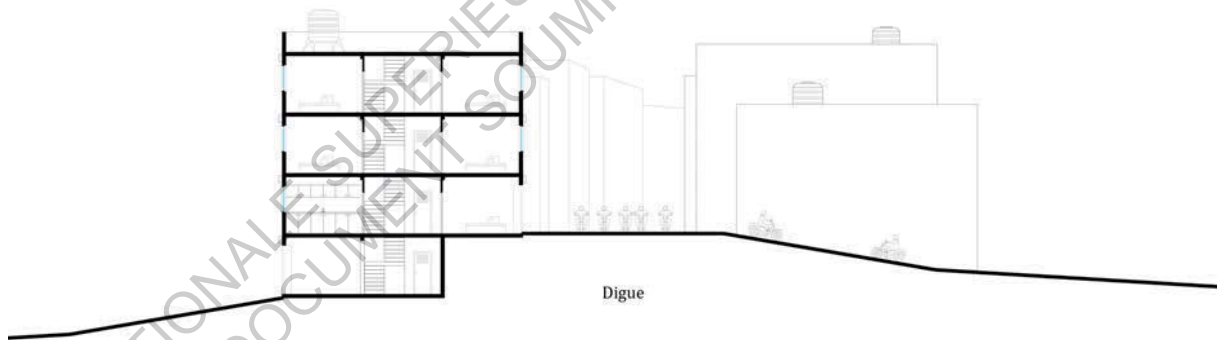
Photo par Michel Besnier.



Première et deuxième ceinture de digue. En rouge la route-digue HHT.
Carte réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Coupe d'une digue traditionnelle : en orange la dynamique d'urbanisation.
Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Coupe d'une digue urbanisée : absorption des contre-allées et ouverture sur le sommet de la digue.
Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



La digue Hoàng Hoa Thám en 1886.
Source : www.belleindochine.free.fr



La digue Hoàng Hoa Thám en 2014.
Photo : Google Street View.

3. Des villages dans la ville.

3.1 Le village comme unité de composition territoriale.

« Comprendre le làng (village) revient à avoir en main une base minimale nécessaire pour comprendre la société des Viets en particulier, et la société vietnamienne en général; le village vietnamien est la cellule vivante de la société. »

Nguyen Tu Chi (1980)

Jusqu'au début du XX^{ème} siècle Hanoï se cantonne au vieux quartier des 36 rues, la concession française et la citadelle, ceinturés par de nombreux villages indépendants et des plaines rizicoles. André Masson évoque Hanoï comme un collage, "une agglomération composite où se trouvaient juxtaposés dans la même enceinte une capitale administrative, une ville marchande et de nombreux villages". Reliés par la grande digue périphérique de Hanoï et par des routes transversales, chaque village pratique un artisanat spécifique. Comme pour le quartier des 36 rues, chaque village ou chaque famille dispose d'un certain savoir faire. Il y a le village du papier, de la céramique, de la soie ou encore de la brique. Leur point commun: la culture du riz. Entièrement cernés par des casiers rizicoles, les villages sont généralement autonomes dans leur production de nourriture. Pour le reste ils commercent comme vu précédemment sur les routes-digues avec une intensification particulière aux carrefours de ces dernières. Aujourd'hui complètement engloutis dans la masse urbaine, les villages ont pourtant existé dans Hanoï et on peut en observer les stigmates: alignements particuliers, portes de villages, anciennes manufactures, pagodes etc. Ou encore dans la permanence des usages et activités: le grand lac de l'ouest est toujours aussi fréquenté pour la pêche malgré l'interdiction par les autorités, et la partie ouest de l'avenue HHT s'est convertie de champs de fleurs en magasins botaniques. L'histoire est bien là derrière les murs.

Chaque village dispose d'une autorité politique locale, il est représenté par un notable qui réfère tout de même à l'autorité centrale en cas de conflits ou autres demandes. Hérité du modèle chinois, ce système se dit plus équitable et démocratique. Un proverbe vietnamien relate que le pouvoir central s'efface devant les autorités locales en place pour une gestion juste et sans incident (Philippe Papin - Histoire de Hanoï). On constate aussi cette indépendance dans les dispositions spatiales, notamment militaires. Chaque village est ceinturé d'une enceinte protectrice en bambou. Contrairement à l'Europe où plusieurs villages réfèrent à une place fortifiée centrale, ici chaque entité est autonome. Ainsi selon Pierre Gourou (Les paysans du delta du Tonkin) le Tonkin comptait environ 7000 villages de 900 habitants pour 210 hectares de surface moyenne par village. On parle

d'une matrice territoriale formée par la trame rizicole et la trame villageoise à partir de laquelle une densification aléatoire se met en place (Decoster et Klouche – Hanoi, portrait de ville, p11).

3.2 Organisation sociale et traditionnelle.

Le village est traditionnellement constitué de paysans dont les rapports se sont formés autour de la culture du riz et la maîtrise de l'eau. Il se caractérise par la mise en commun de biens, de constructions et de valeurs morales qui créent un fort sentiment de communauté entre les villageois. Parmi ces biens communs, il y a : les limites physiques du village qui font partie de cette mise en commun des biens, elles sont construites et entretenues par la communauté ; les rues, que ce soit l'allée principale, les autres chemins tracés à l'intérieur du village ou ceux qui bordent les rizières à l'extérieur du village ; les espaces publics majeurs d'un village constitué par les édifices religieux que sont le temple (*Dên*), la pagode (*Chùa*), et surtout la maison communale (*Dinh*). On distingue une hiérarchie dans la composition du village. D'abord il y a le *làng* (village) qui englobe le voisinage et la production agricole. Puis le hameau ou *xom* qui est distribué par une rue fermée par une porte (*ngo*). Ce sont ces *ngo* que l'on retrouve dans le Hanoi contemporain et qui témoignent de la présence ancienne d'un village. Enfin, administrativement, un groupement de *xom* est appelé *xa* et correspond à nos communes françaises. L'ensemble du village est traversé par une artère principale fermée par la haie de bambou et qui dessert les *ngo*. Dans la tradition vietnamienne, l'organisation du village suit des règles et principes implacables que l'on retrouve dans des 'conventions de village'. Elles encadrent les espaces communs, la voirie, les terres agricoles etc.

« L'allée principale du village a été élargie, sa chaussée mesure 8 thuoc (3,2m). Elle est bordée des deux côtés d'un caniveau large de 1 thuoc (0,4m) pour l'écoulement des eaux. Large au total de 10 thuoc (4m), elle est très commode pour la circulation. Celui qui, au mépris des lois et règlements, empiète sur la chaussée sera condamné... Chaque année, dans la dernière décade du 12e mois, les ngo doivent restaurer le tronçon dont ils sont chargés de l'entretien, enlever les buissons aux bords de l'allée pour la rendre nette et belle. »

Le village traditionnel au Vietnam

La production des villages traditionnels est indissociable de la riziculture, tout comme de l'hydrographie. Leur territoire est entièrement divisé en petits champs (rizières) d'une surface d'environ 400m² (François Decoster et Djamel Klouche – Hanoi, portrait de ville). Ces lopins de terre à forme carrée sont séparés par des diguettes généralement doublées de canaux qui font office de chemins. Ils s'étalent à perte de vue dans les plaines en dépression du fleuve, pas un morceau de terre n'est abandonné, tout

est exploité. La morphologie urbaine est indissociable du système rizicole car les nouvelles constructions se fondent sur ce réseau de diguettes. Parcelles et bâtis gardent la géométrie induite par les casiers. Généralement, un mur d'enclos en brique s'appuie sur les monticules existants, puis on draine l'eau à l'intérieur, on fonde à l'aide de bambou et on remblaye de terre.

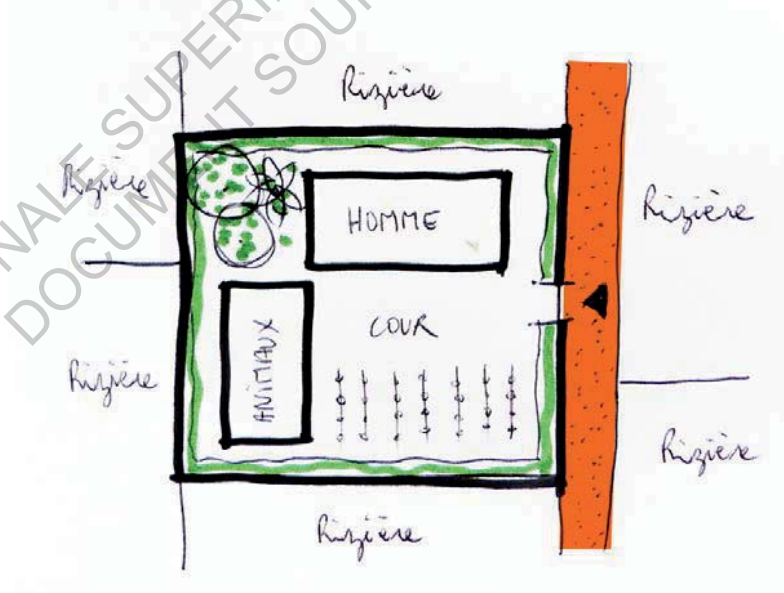
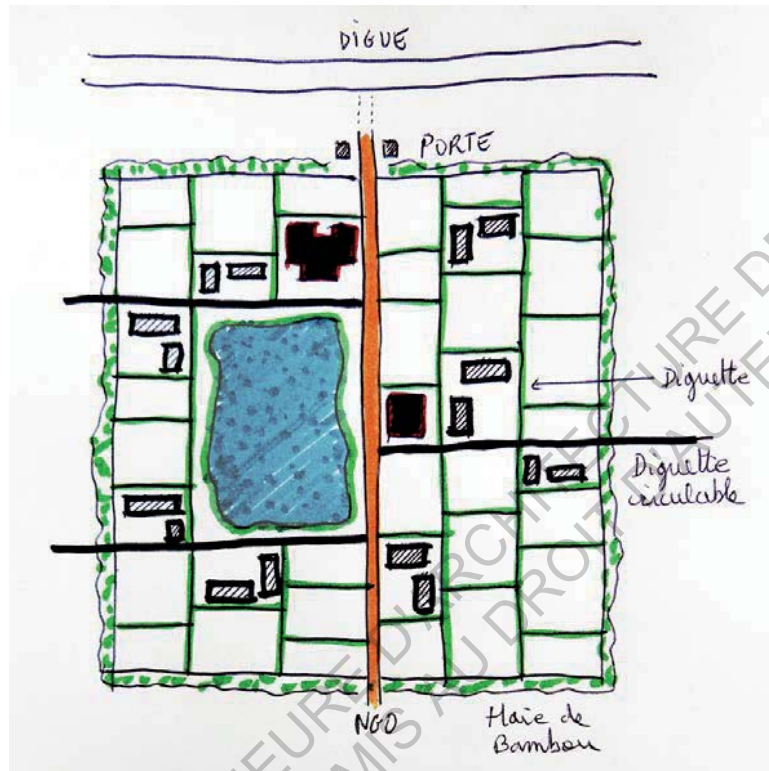


Schéma d'organisation du village et de la maison traditionnelle :
la voirie et le bâti se calent sur la trame rizicole.
Documents réalisés par Arnaud Jouanchicot.

3.3 Typologies et processus de densification.

On distingue deux types de villages, le village-île et le village-digue. Ces figures sont encore fortement ancrées dans le delta du Tonkin, densifiées certes mais toujours bien identifiées. Le village-île se pose au centre d'une petite plaine rizicole, généralement coincée entre plusieurs digues. Il s'appuie sur un sol terrassé à 1m au dessus du niveau de l'eau pour se protéger des crues. Afin de maintenir la terre en place il est ceinturé par une forêt de bambou qui fait aussi office de protection militaire. Enfin, il est percé de part et d'autre par les portes du village. On peut parfois y trouver des étangs en son centre. Il est composé de maisons traditionnelles comprenant un premier corps de bâtiment qui abrite les hommes, et un deuxième perpendiculaire qui abrite le bétail et/ou l'espace artisanal. L'habitation est généralement surélevée pour se protéger de l'eau et le tout est unifié par une cour. La densification de ce type de village s'opère en deux processus distincts mais complémentaires. Le premier est plutôt classique, les espaces vides type jardin, cour ou terrain, sont construits et le village se densifie sur lui-même. En parallèle on observe un déplacement du centre de gravité. Le village s'étire vers la digue, le chemin perpendiculaire à la digue va accueillir de nouvelles constructions et peu à peu se transformer en rue commerçante. Puis les constructions vont gagner la route-digue et former un nouveau nœud. On aura alors une structure en balance, deux points chauds reliés par une artère.

Pour le village-digue c'est différent. Il s'est construit linéairement autour de la route surélevée. Pas de centralité, tout s'est établi le long de la digue qui peut se décomposer en trois parties. Son sommet qui communique sur tout le territoire, et ses bases de part et d'autre qui desservent le village. Ce sont sur les bases que les constructions prennent place. En arrière de ces habitations sont implantées les fermes et rizières. Plus on s'éloigne de la digue et moins on est dense. Le cœur commerçant est la route, il ne faut pas l'oublier. La digue c'est la source de vie. Ici le processus de densification est simple, on observe un épaississement linéaire. Le moindre terrain touchant la digue est accaparé et construit. En parallèle les parcelles en arrière sont aussi construites, les rizières repoussées et le trait urbain s'épaissit. A force les villages se rejoignent entre eux et ne forment plus qu'un le long des routes. Lorsque l'on quitte Hanoï aujourd'hui, il peut s'écouler 20km avant que la ligne urbaine ne s'interrompe. Ce type de village est le plus courant et sa densification pose de véritables problèmes car les constructions invasives menacent la pérennité des digues, et donc du territoire.

La série de photo qui suit illustre le cas de Lien Ha, un village situé à 20km au nord de Hanoï, pris d'assaut depuis une dizaine d'année par un exode rural massif. Il est intéressant de l'étudier car il subit ce que la digue HHT a connu il y a une trentaine d'année. Lui aussi s'est construit autour d'une digue et lui aussi connaît une densification intense de ses terres.



Entrée du village de Lien Ha depuis la digue : maisons traditionnelles au premier plan accolées à la porte du village, compartiments modernes de style néo-classique en deuxième et arrière plan.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

4. Histoire et politiques urbaines

4.1 Fondations et imaginaires

L'histoire commence en 1010 lorsque l'empereur Ly Thai Tho décide de fonder la capitale de la dynastie Ly *'au coeur de notre pays (...) à égale distance des quatre points cardinaux et à l'orientation favorable des monts et des fleuves'*. Il déplace alors la citadelle impériale de *Hoa Lu* (province de Ninh Binh) pour *Dai La* (site actuel de Hanoï). Il aura fallu plus d'un millénaire pour conquérir et aménager ce territoire par les paysans tonkinois. La légende parle de *Thăng Long* (nom féodal de Hanoï) comme *'le plus beau site', 'un espace florissant et prospère (...) suffisamment vaste et plat dont les terrains sont suffisamment élevés et bien exposés', où 'la population y est à l'abri des inondations et des crues' et 'une excellente capitale (...) pour l'Infini', 'un centre favorable à l'édification d'une œuvre immense, pour dix mille générations à venir'*.

On note l'importance de la géomancie couplée à la géopolitique, toutes deux fortement influencées par la culture chinoise. Le peuple *Viêt* a émigré de Chine et c'est la dynastie chinoise des *Han* qui a conquis le bassin du fleuve Rouge dès 111 avant notre ère jusqu'en 939 (Philippe Papin – Histoire de Hanoï) pour créer une véritable société sino-vietnamienne. On retrouve cette influence dans les croyances vietnamiennes et les constructions (*Feng Shui*, bouddhisme, pagodes, citadelles, temples et maisons annamites). D'après Philippe Papin, le site actuel de Hanoï a trouvé sa place entre le VIIe et le IXe siècle lorsque le fleuve rouge a changé de lit et que le lac de l'ouest s'est formé. Après le renversement de la troisième domination chinoise par *Ngô Quyên*, suit sur près de 800 ans, le règne de plusieurs dynasties (*Ly, Tran, Lê, Hô, Ming, Mac*). On assiste à l'essor d'une société de lettrés, de mandarins, mais surtout au début d'une économie urbaine affirmée par le commerce fluviale et les échanges avec le territoire. Hanoï n'est plus seulement la cité de l'aristocratie mais celle des artisans et des commerçants, les migrants ruraux affluent en masse au nord du lac *Hoàn Kiếm*. C'est dans ce quartier que se forment les premières constructions de maison-tube sur une parcelle de faible largeur, entre 3-5m et de grande profondeur, pouvant aller jusqu'à 40-60m. On peut voir aujourd'hui les stigmates de cette urbanisation datant du XVIIe siècle. Au XIXe siècle le terme de *Ke Cho* fait son apparition pour désigner le quartier des 36 rues et Hanoï en général. Il signifie 'le marché' ou plutôt 'les gens du marché' et les premières interactions entre ville et campagne s'établissent. On commence à parler de 'villages dans la ville' puis de 'villages urbains' pour imaginer la structure urbaine. Hanoï se transforme petit à petit en comptoir commercial, au grand damne du pouvoir en place qui perd de son influence. Elle se compose alors de trois enceintes emboîtées : le palais impérial, la citadelle, et enfin la ville qui comprends le quartier marchand au bord du fleuve et l'ensemble des villages périphériques. La ville est structurée en trois quartiers (administratif, commerciale, agricole) qui correspondent à trois ordres sociaux établis et

hiérarchisés de la société sino-vietnamienne (lettrés et mandarins au sommet, puis paysans, et enfin commerçants et artisans). Le territoire est ségrégué socio-spatialement. En 1802 le roi Gia Long prends le pouvoir et transfère la capitale à Hué. En 1831, le roi Minh Mang change le nom de *Thang Long* en Hanoï (Hà Nội = à l'intérieur de l'eau).

4.2 Régime colonial français

Déjà établis depuis la moitié du XVIIIe siècle après plusieurs missions d'évangélisation, les Français prennent contrôle de Hanoï en 1888 après échecs et complications. L'enjeu est de taille puisque l'Europe essuie une crise économique sévère depuis 1847. De nombreux entrepreneurs partent en quête de fortune dans l'espoir d'établir un nouveau Hong Kong français. C'est aussi un moyen pour la Navale d'affirmer ses troupes face à une flotte anglaise rivale et puissante.

Hanoï devient capitale de l'Indochine française en 1902 et un centre administratif important. La relation étroite entre ville-villages établie auparavant va être mise à mal par la pensée occidentale. Pendant plus de 50 ans Hanoï n'est représentée qu'au travers de sa citadelle et son quartier marchand. L'administration française n'a pas intégré le fonctionnement traditionnel qui s'opère de concert avec les autorités locales. Elle collecte l'impôt foncier mais ne délègue pas et nie le pouvoir des chefs de village et chefs de rue. Dans la société et la ville traditionnelle vietnamienne, l'autorité centrale n'a pas de prise directe sur les individus. Ce modèle directement hérité de Chine gère le pays par l'intermédiaire des collectivités locales qui regroupent et représentent les individus.

La présence française marquera à jamais la production de la ville de Hanoï, l'administration coloniale tente de faire de Hanoï une ville à la française. Elle réalise les premiers plans d'urbanisme de la ville : infrastructures et monuments sont construits au Sud et autour du lac *Hoàn Kiếm*. Ces constructions sont pour la plupart toujours en place aujourd'hui: l'opéra, le pont Long-Bien (anciennement Paul Doumer), la poste centrale mais surtout l'ensemble des voiries du centre ville qui sont modernisées et pavées. Suite aux lois Cornudet de 1919 et 1924 qui s'appliquent également aux colonies françaises par décret, un réseau d'eau, d'électricité et d'égout est mis en place. Les premiers boulevards de 30m de large aux trottoirs de 5m voient le jour dans le quartier colonial qui accueille marchands et fonctionnaires français. C'est Ernest Hébrard (1875-1933), architecte et urbaniste qui dessine le plan directeur de la ville en 1924. La frange Sud du grand lac de l'Ouest (territoire de l'étude) est également construite, elle accueille le jardin botanique, la résidence du gouverneur général et des bâtiments administratifs. Hanoï a hérité de cette planification administrative puisque le quartier accueille aujourd'hui les ambassades du monde entier ainsi que le quartier général militaire. Avec le développement de l'administration coloniale et la mise en place des grandes

infrastructures pendant la période 1918-1945, la population de la ville passe de 70000 en 1918, de 130000 en 1928, 200000 en 1939 et 276000 en 1945. Le rythme de croissance annuel de la population est alors soutenu, avec un taux moyen de 5,2 %. (*Dang et Le, 2000*). Durant l'été 1945 la Révolution d'Août marque la perte d'influence de la métropole française. Hanoï est proclamée capitale de la République Démocratique du Vietnam sur la place *Ba Dinh* par le leader communiste Hồ Chí Minh. Elle reste cependant sous contrôle français jusqu'en 1954, année de l'indépendance totale.

4.3 Ville communiste et indépendance.

La période d'après-guerre marque la centralisation complète de la gestion de la ville. L'Etat vietnamien a le pouvoir de planifier, de construire, mais aussi de distribuer marchandises et matériaux. Soutenue par d'autres pays communistes (Chine, Corée du Nord et URSS) Hanoï a pour vocation de devenir une ville socialiste. L'Etat est en charge de la construction des logements et d'équipements, c'est lui qui subventionne. Cette période marque aussi une volonté de développer les périphéries en appliquant un principe de zoning. La ville est planifiée suivant une maille qui s'appuie sur les anciennes routes-digues. Chaque case de la maille est supposée accueillir équipements et infrastructures nécessaires à l'émancipation de 10 000 habitants. L'immigration est alors strictement contrôlée par un enregistrement de résidence des ménages. L'administration veut désengorger le centre. Les limites de la ville s'élargissent, elle comprend alors 4 arrondissements intra-muros et 4 périphériques, et sa superficie atteint 586km². Jusqu'en 1975 le pays est en guerre et la croissance urbaine est ralentie, la ville est souvent évacuée suite aux bombardements américains. Le taux de croissance annuel moyen dans les arrondissements centraux descend à 2,8% en 1975 contre près de 6% dans les années 40, et la partie intra-muros compte alors 717 000 habitants (*Dang et Le, 2000*).

Après la réunification en avril 1975 Hanoï devient une ville administrative. Elle compte en 1985 plus de 80% de fonctionnaires d'Etat (*Association des Architectes de l'ESGC, 2002*). Le gouvernement tente de limiter peu à peu la mobilité des habitants en instaurant un contrôle assidu des résidences et des subventions dans le domaine du logement ou de la nourriture. Les objectifs du parti sont clairs : dédensifier la région du Delta du fleuve Rouge, impulser des migrations du centre urbain vers les campagnes, créer de nouveaux pôles économiques dans le centre du pays, et redéployer les populations de certaines provinces et villages. Entre 1976 et 1984 se sont déplacés près de deux millions de personnes qui sont déplacés pour administrer, enseigner ou labourer, dont la moitié venait du Delta du fleuve Rouge. Le taux de croissance annuel moyen tombe à 1,7% durant cette période (*Dang et Le, 2000*).

On estime à 80% la part de construction de logements par l'Etat vietnamien durant la période socialiste. Entre 1975 et 1985 il se construit en moyenne 80 000 logements par an. Généralement ce sont des immeubles collectifs fortement influencés par les théories du Mouvement Moderne et des grands ensembles. On y applique les principes édictés par la Charte d'Athènes et les Congrès International d'Architecture Moderne. Ce sont les *khu tập thể* (traduction littéral : dortoirs) ou plus communément appelés les KKT. Implantés en périphérie de Hanoï ils forment petites barres de 3 à 4 étages et sont construits en maçonnerie ou en béton et recouvert d'enduit jaune. Ils marquent une véritable politique volontariste de l'Etat pour limiter l'exode rural et solutionner l'insalubrité des taudis (problème que le régime français avait ignoré et conduit à sa chute). A l'origine construits pour les cadres et fonctionnaires du parti, les KKT seront investis et transformés par les citoyens quelques décennies plus tard. En parallèle les anciens bâtiments français du Sud du lac de l'Ouest sont réhabilités et accueillent les nouvelles institutions nationales. Tandis que de nouvelles réalisations construites par des architectes soviétiques prennent place dans l'arrondissement *Ba Dinh* afin de cristalliser l'indépendance du pays (place *Ba Dinh*, Mausolée du Président Ho Chi Minh, Musée Ho Chi Minh, digue de la jeunesse *Thanh Nien*, parc Lénine).

La fin des années 1970 marque la volonté de la ville de se projeter avec la réalisation d'un schéma directeur conçu étroitement avec l'Institut d'Urbanisme de Leningrad. Le plan prévoit la restructuration complète de Hanoï pour les années 2000 avec un déportement assumé du centre de gravité de la ville vers le grand lac de l'Ouest. Il est prévu d'implanter sur les rives de *Hồ Tây* bâtiments administratifs, équipements culturels et sportifs, dans l'idée de devenir le centre civique de Hanoï. La ville socialiste idéal pour l'ouvrier nouveau vietnamien. Pour la première fois la partie Est de la ville (quartier des 36 rues et quartier colonial français) est marginalisé. Hanoï se projette dans le futur et dans la périphérie. Le lac de l'Ouest avait déjà fait l'objet de planifications dans les années 1940 et 1960, dotée d'une grande symbolique il alimente régulièrement l'imaginaire urbain. Si le projet d'aménagement autour du lac ne verra pas le jour, quelques constructions sont tout de même sorties de terre et parsèment aujourd'hui le Sud du grand lac (lieu de l'étude).

Le schéma directeur adopté en 1980 trouve sa pertinence dans le dessin de la périphérie. Il aura eu le mérite d'orienter le développement urbain à l'échelle du territoire. Les axes modernisés seront prolongés en dehors de la ville pour soutenir le développement de cités industrielles linéaires (*Thanh Xuan* au Sud-Ouest, lieu de l'école d'architecture également) ou de centres industriels périphériques (*Dong Anh*, une quinzaine de kilomètre au Nord). Deux projets d'infrastructures emblématiques vont voir le jour: la rocade (troisième ceinture de Hanoï) et le pont *Thang Long* qui relie la ville au nouvel aéroport de *Noi Bai*. Depuis la rocade partent de larges routes rayonnantes qui relient la ville à l'ensemble du Vietnam Nord, de *Hải Phòng* à *Thanh Hóa* en passant par *Hòa Bình*. La nouvelle politique d'aménagement se fonde donc sur l'industrialisation et le desserrement de l'agglomération vers des villes nouvelles en

périphérie. La nouvelle échelle de développement en relation avec le territoire et le monde préfigure un changement de politique prochain. Couplé à la chute progressive du bloc de l'Est, le Vietnam se met à la recherche de nouveaux partenaires économiques et lance la politique du *Đổi Mới* qui signifie renouveau, ouverture et changement.

4.4 Ouverture au capitalisme.

Depuis 1986 le pays est passé d'une économie centralisée et planifiée à une économie de marché à orientation socialiste. Le pays oriente sa politique en trois grandes lignes : la transition vers une économie de marché ouverte sur le monde, la modernisation de l'appareil productif industriel et agricole, et la mise en place d'une stratégie sociale afin d'élever le niveau de vie général de la population. Cette politique a largement encouragé la densification de quartiers existants d'une part parce que le contrôle du permis de résidence est rendu plus souple (les autorités laissent les travailleurs migrants s'installer illégalement en vue d'une légalisation future) et d'autre part parce que la construction de logements est désormais assurée par les initiatives privées. La Rénovation fait donc disparaître le système de rationnement et assouplit le système des permis de résidence. Une cause directe de la libre circulation des migrants qui investissent rapidement les arrondissements centraux de Hanoï à la recherche d'emplois. L'accès aux produits alimentaires, aux soins et à l'école est largement facilité, et la situation catastrophique de l'accès au logement s'améliore par l'abandon du système de subvention étatique et la reconnaissance de l'initiative privée. La population intra-muros passe de 906 000 habitants en 1989 à 1 418 000 habitants en 1999, soit un taux d'accroissement annuel moyen de 4,6%. En 2004 Hanoï atteint 3 055 000 habitants dont 53% dans les arrondissements centraux (Site internet du Comité Populaire de Hanoi). En 1992, pris de cours par la vitesse de l'urbanisation, l'Institut d'Urbanisme de Hanoï s'associe à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France pour proposer un nouveau schéma directeur à vision 2010 censé s'adapter aux structures existantes et soutenir le développement économique et urbain de la ville.

La croissance démographique rapide entraîne l'apparition de nouvelles formes architecturales et urbaines. D'une part de grosses opérations, pilotées par des investisseurs étrangers, voient le jour au bord du lac de l'Ouest ou encore au Sud et Sud-Ouest de la ville. Des bureaux, des hôtels de luxe ou encore des résidences privés arborent un style international ou un néocolonial marquant une rupture d'échelle flagrante avec le tissu existant. D'un autre côté les initiatives privées individuelles envahissent les vides urbains, et les interstices laissés par les grands ensembles. L'auto-construction devient le moteur principal du développement de la ville. A la fin des années 1990 85% des quartiers centraux affichent une densité record avoisinant 25000hab/km² (*Dang et Le, 2000*). On voit l'apparition d'une version contemporaine du compartiment marchant du XIXe siècle : une habitation individuelle comprenant en rez-

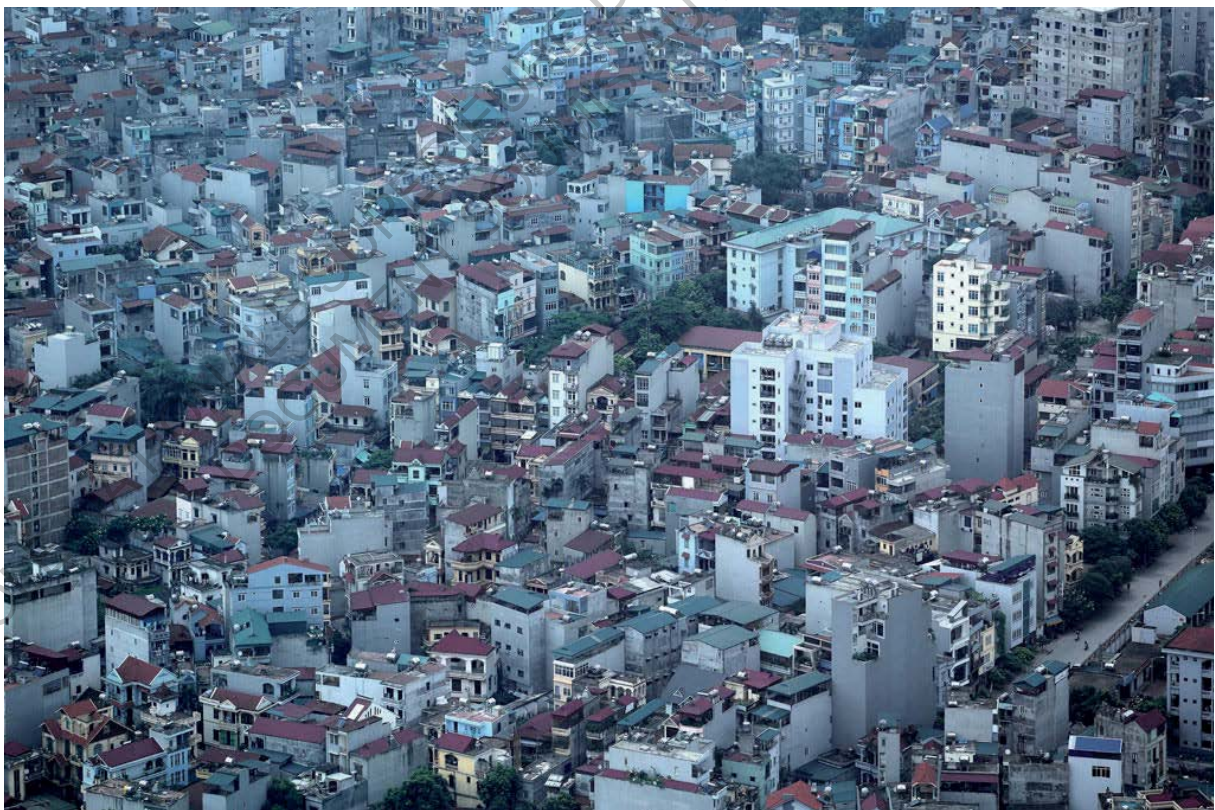
de-chaussée un commerce ou une activité de service. Le système marchand vietnamien impose un contact direct de l'artisan et du commerçant avec la rue. Ce type de construction occupe entre 60-70% de la production de logement à Hanoï entre 1991 et 1998 (Pandolfi, 2001). Les nouvelles réglementations autorisent un usage privé du sol à hauteur de 40 à 60m² par ménage avec 4 à 5m de largeur sur rue. L'Etat redécoupe et aménage donc des parcelles en lanière qui accueillent des maisons étroites, profondes et s'élevant jusqu'en R+5. Le phénomène de densification s'opère en priorité au droit des rues et routes puis en intérieur d'îlot. On retrouve la morphologie du quartier des 36 rues apparu à la fin de l'époque féodal. La tradition urbaine vietnamienne est réinterprétée naturellement. Car malgré l'encadrement des autorités, l'indépendance et l'autonomie des villages anciens renforcent le caractère informel et spontané des constructions. Il en résulte un espace public étriqué avec peu d'espaces verts et de respirations. C'est à ces quartiers que l'étude ci-présente s'intéresse. En 2005 la superficie moyenne de plancher atteint 10,7m²/habitant, ne cesse de grimper, et en 2007 une unité d'habitant fait en moyenne 48,9m² (JICA, 2007). En parallèle de nouvelles villes périphériques alimentées par de grands projets urbains voient le jour. Le gouvernement a pour ambition de faire communiquer le territoire avec Hanoï via une deuxième couronne utilisée comme interface avec les quartiers anciens. Cette deuxième couronne prévoit d'absorber le développement économique et urbain de Hanoï sur près de 15 ans avec peu d'investissements publics.

Entre 1993 et 1995, seulement 30 à 50% de la population hanoïenne avait accès à l'eau potable (Le T.T., 1993; Tran et Nguyen, 1995). Le système d'eau potable s'améliore petit à petit avec une capacité de distribution d'environ 230 000 m³/jour (8,8 fois de plus par rapport d'année 1954) et un nombre de puits qui augmente de 6,3 fois. Par contre le réseau d'évacuation des eaux usées et de l'eau de pluie n'a pas été amélioré et les infrastructures vétustes n'ont pas suivi le développement équivalent de la ville. Dans la partie intra-muros, le système est toujours constitué d'anciens petits égouts.

4.5 Perspectives contemporaines.

Deux décennies de politique du *Đổi Mới* ont passées et Hanoï présente un retard certain dans le domaine des infrastructures urbaines. L'accueil des populations migrantes a échappé au contrôle des autorités et la surpopulation est un sérieux problème dans les arrondissements centraux. La relaxe du contrôle des permis de résidence a certes permis un développement économique et une augmentation du niveau de vie, mais l'encadrement des constructions privées par une véritable politique d'aménagement n'a pu suivre l'urbanisation soutenue de la ville. Les infrastructures sont surchargées et les capacités de service sont faibles. L'urbanisation des périphéries par le biais de grandes planifications reste encore à prouver. De nombreux grands ensembles sont vides et les premières 'villes fantômes' émergent dans le territoire hanoïen. La

culture urbaine traditionnelle peine à s'effacer face à la société capitaliste qui se met en place. Il est intéressant d'observer comment les pratiques citoyennes se mettent en place dans ses quartiers hyper dense. Les traditions villageoises ont perdurées, les usages domestiques et urbains transgressent les époques. Mais quel en est le devenir ? La multiplication de gros projets immobiliers couplée à une spéculation foncière importante détruit des quartiers entiers dans les arrondissements centraux. Ce sont des milliers de citoyens qui perdent leur lieu de vie, mais surtout leur raison de travailler. Les projets contemporains impliquent un changement des modes de sociabilité. Le marché et l'épicerie laissent place au supermarché. Le coiffeur, le garagiste et le teinturier laissent place au centre commercial. Hanoï est coincée entre le besoin incessant de modernité et la transgression de modes de vie traditionnels. La mise en place d'infrastructures capables d'absorber la croissance fulgurante de l'automobile est imminente, et le besoin de densifier verticalement la ville est essentiel. Mais à quel prix ? Celui de l'uniformisation des mégapoles mondiales ? Dans un contexte contemporain qui pousse Hanoï à calquer son modèle sur celui d'autres métropoles asiatiques, il semble nécessaire de faire un état des lieux des pratiques sociales qui tendent à disparaître. Les études réalisées jusqu'à présent se concentrent sur le vieux quartier ou les ceux des grands ensembles (KKT). Ici on s'intéressera à l'urbanisation informelle nourrie à l'auto-construction et l'émancipation d'une nouvelle génération de citoyens.



Quartier de ruelles composé de compartiments.

Source : www.saigoneer.com



Au premier plan le quartier du Thuy Khue au bord du lac de l'ouest, en arrière plan la résidence Golden Westlake, au cœur du site de l'étude (162 avenue HHT).
Photo par Arnaud Jouanchicot.



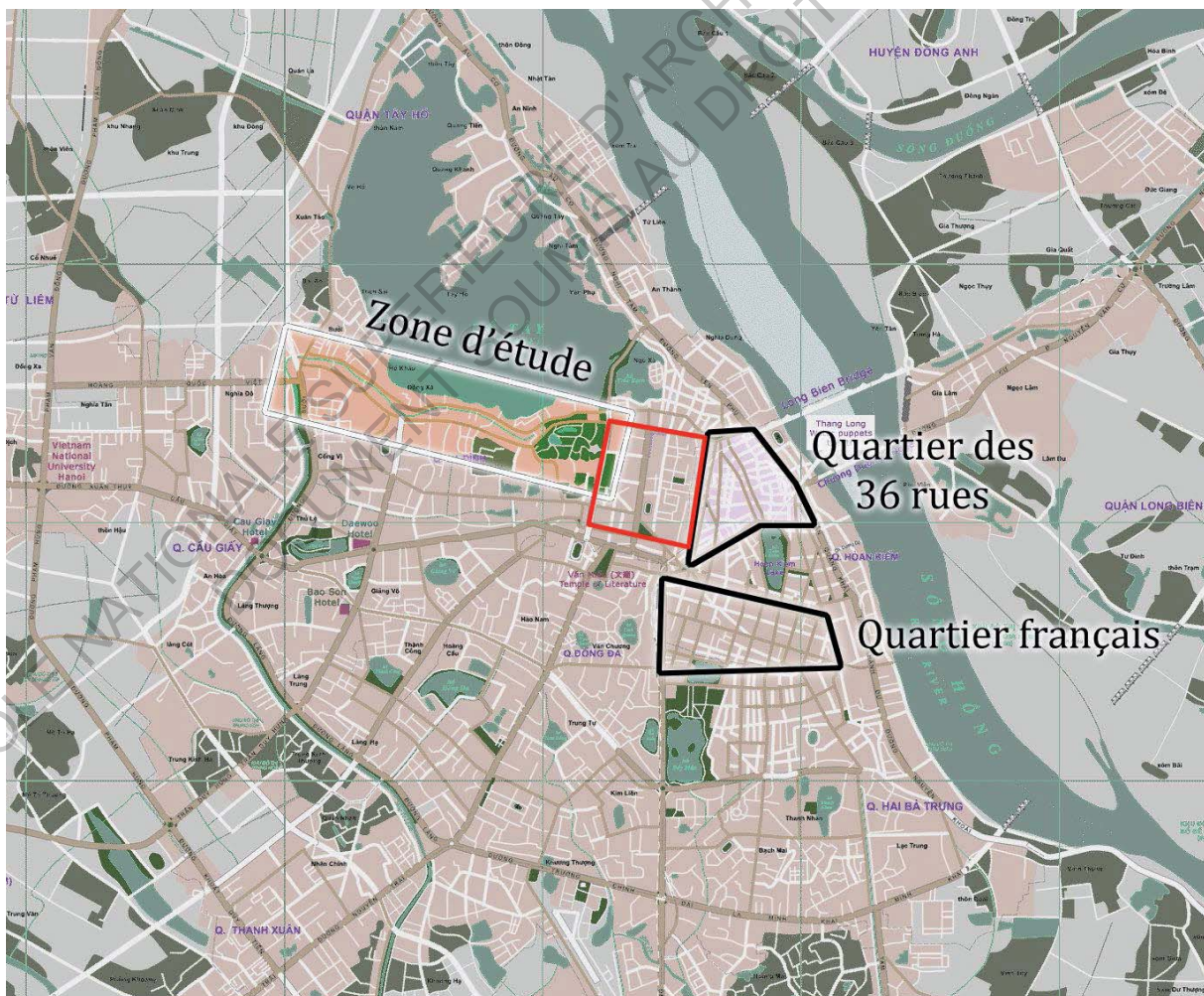
L'avenue *Van Cao* inaugurée en 2004, qui borde le site à l'Ouest, remplace un ancien quartier de ruelles.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

II. Fabrication de l'espace public.

1. Etat des lieux du quartier Hoàng Hoa Thám.

1.1 Introduction cartographique.

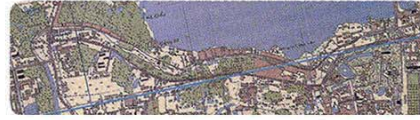
Pour effectuer mes recherches, j'ai compilé un corpus de graphique de plans et cartes de Hanoï s'étalant de 1490 à 1992, puis un cadastre numérique de 2008. Je remercie Emmanuel Cerise de l'IMV Hanoï pour m'avoir fait suivre ces précieux documents. J'ai ensuite replacé le quartier *Hoàng Hoa Thám* sur chacun des plans (dans le cadre blanc) par rapport à l'ancienne citadelle impériale (en rouge) afin de pouvoir se repérer sur l'intégralité des représentations. Ci-dessous un plan actuel pour se situer rapidement avec d'entamer la lecture historique du site.



Plan réalisé par Arnaud Jouanchicot.



1992



1986



1948



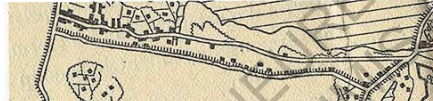
1911



1902



1890



1882



1878



1873



XVIème



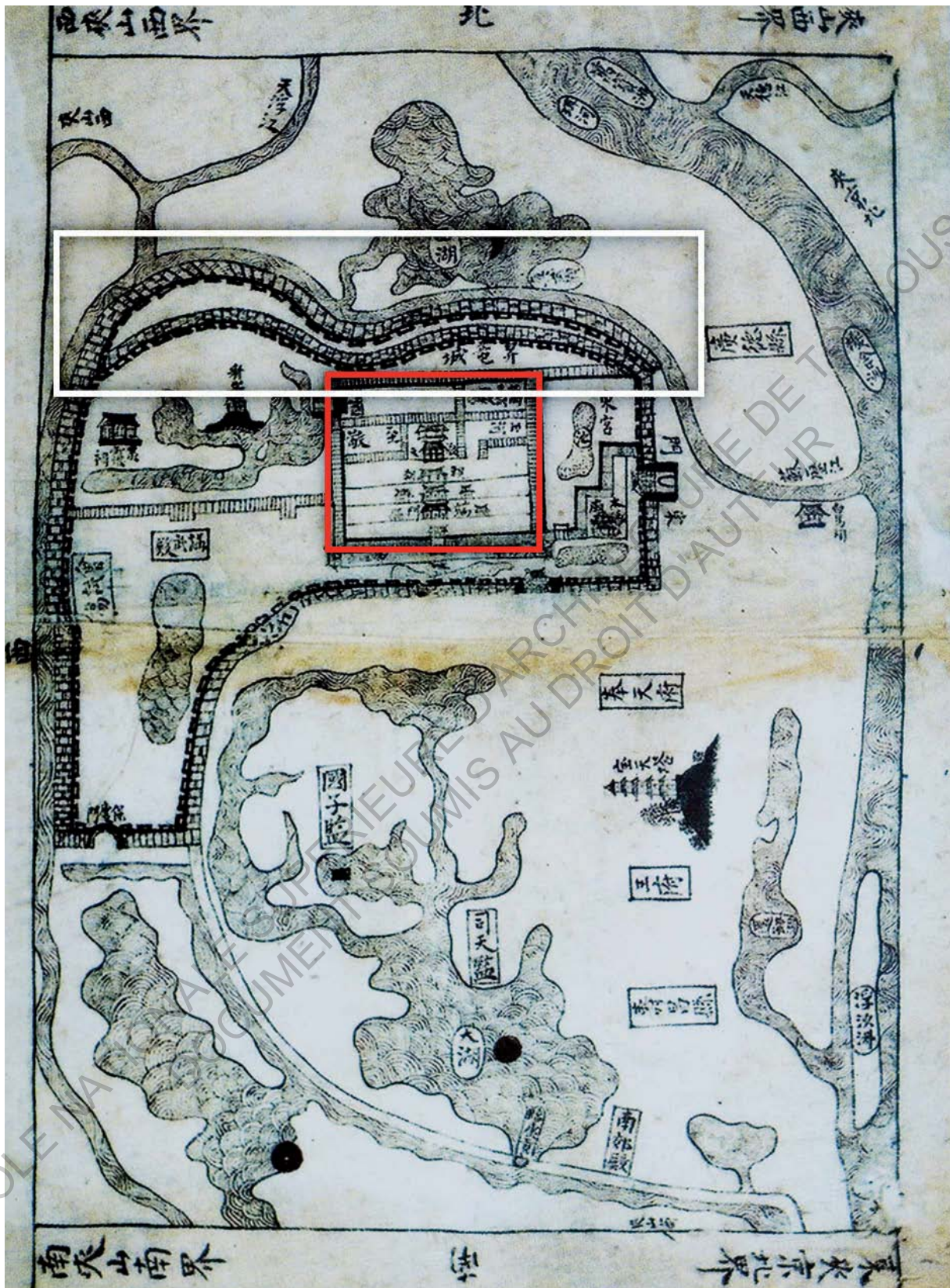
1490

Corpus cartographique : frise chronologique.
Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.

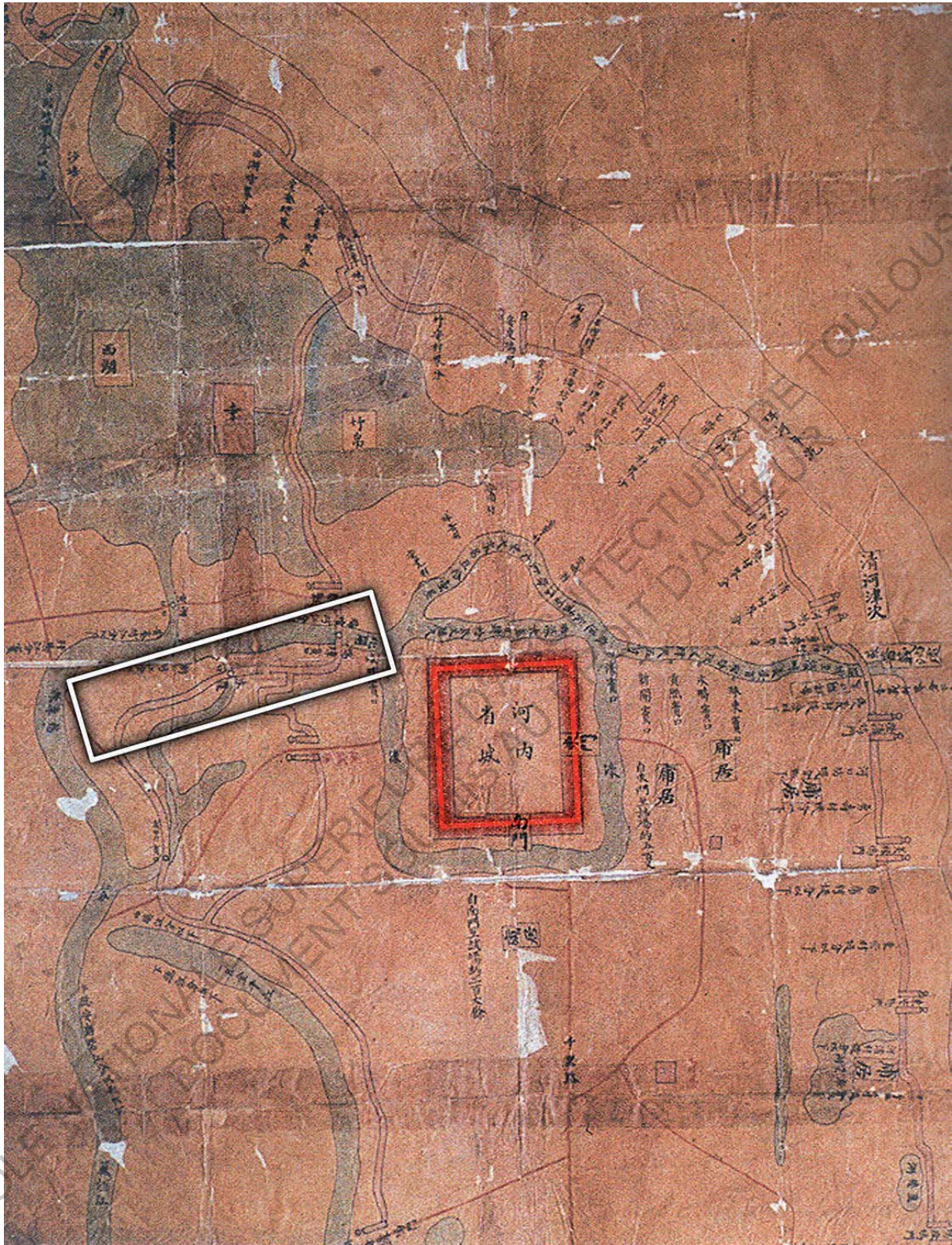
1.2 Histoire et représentations.

La route-digue HHT apparaît très tôt dans les cartographies de Hanoï. Même si les premières représentations sont plus symboliques que fidèles à la réalité, elles témoignent de l'importance des éléments territoriaux. Ainsi sur une première carte de 1490 (Plan de *Thang Long* d'après la géographie de *Hông đức*) on peut voir *Hoàng Hoa Thám* représentée comme une muraille qui longe la rive Sud du lac de l'Ouest. Les écrits de Philippe Papin nous confirment la présence d'une première enceinte fortifiée sur la digue périphérique qui ceinture le Hanoï féodal. D'une part pour protéger des crues du lac de l'Ouest de la rivière *Tô Lịch*, et d'autre part des multiples invasions qui font rage à l'époque (le Tonkin est départagé entre les Chinois, les Viêts ou encore les Mongols). C'est donc un signe avant-coureur que plusieurs villages se trouvaient dans la zone étudiée. On distingue aussi la citadelle au centre de la carte qui marque l'établissement définitif du site. Le lac de l'Ouest étant un ancien bras mort du fleuve Rouge, une levée de terre naturelle s'est mise en place le long de sa courbure extérieure (soit au Sud et à l'Ouest) par accumulation d'alluvions. La digue est donc sûrement millénaire et aucun doute là dessus c'est bien HHT qui serpente le long de la rivière *To Lịch* et à l'Ouest de la citadelle puisque son tracé épouse la forme du lac. En son Sud on distingue clairement la plaine marécageuse qui sera remblayée quelques centaines d'années plus tard pour devenir la ville actuelle. La montagne de l'éléphant *Nui Con Voi*, chapeauté par le temple de Khan Son (aujourd'hui devenue la pagode de *Liêu Giai*), est déjà représentée. De plus on distingue le temple de *Linh Lang* à l'Ouest, devenue la pagode de *Voi Phuc*, ce qui nous prouve que la zone était bien habitée car elle disposait d'un lieu de culte. Autre signe remarquable on distingue ce qui semble être l'actuelle rue *Kim Ma*.

Nous disposons d'un plan non daté qu'on estime provenir d'entre le XVIe et le XIXe siècle. Il nous apporte un peu plus de précision quand à la géographie du site. Les proportions sont mieux respectées, la citadelle n'est plus au centre et les routes abordent leurs formes actuelles. La route-digue HHT n'est plus représentée comme un rempart mais comme une digue classique appartenant au réseau qui encercle Hanoï. L'avenue *Kim Ma* qui traverse d'Est en Ouest est toujours dessinée et on voit apparaître à l'Ouest de la citadelle l'actuelle rue *Ngoc Hà* qui a gardée sa géométrie en escalier. L'apparition de ces voies indique une certaine chronologie dans le développement du site. Ainsi on peut penser que les villages s'organisaient autour de ces axes qui les reliaient entre eux.



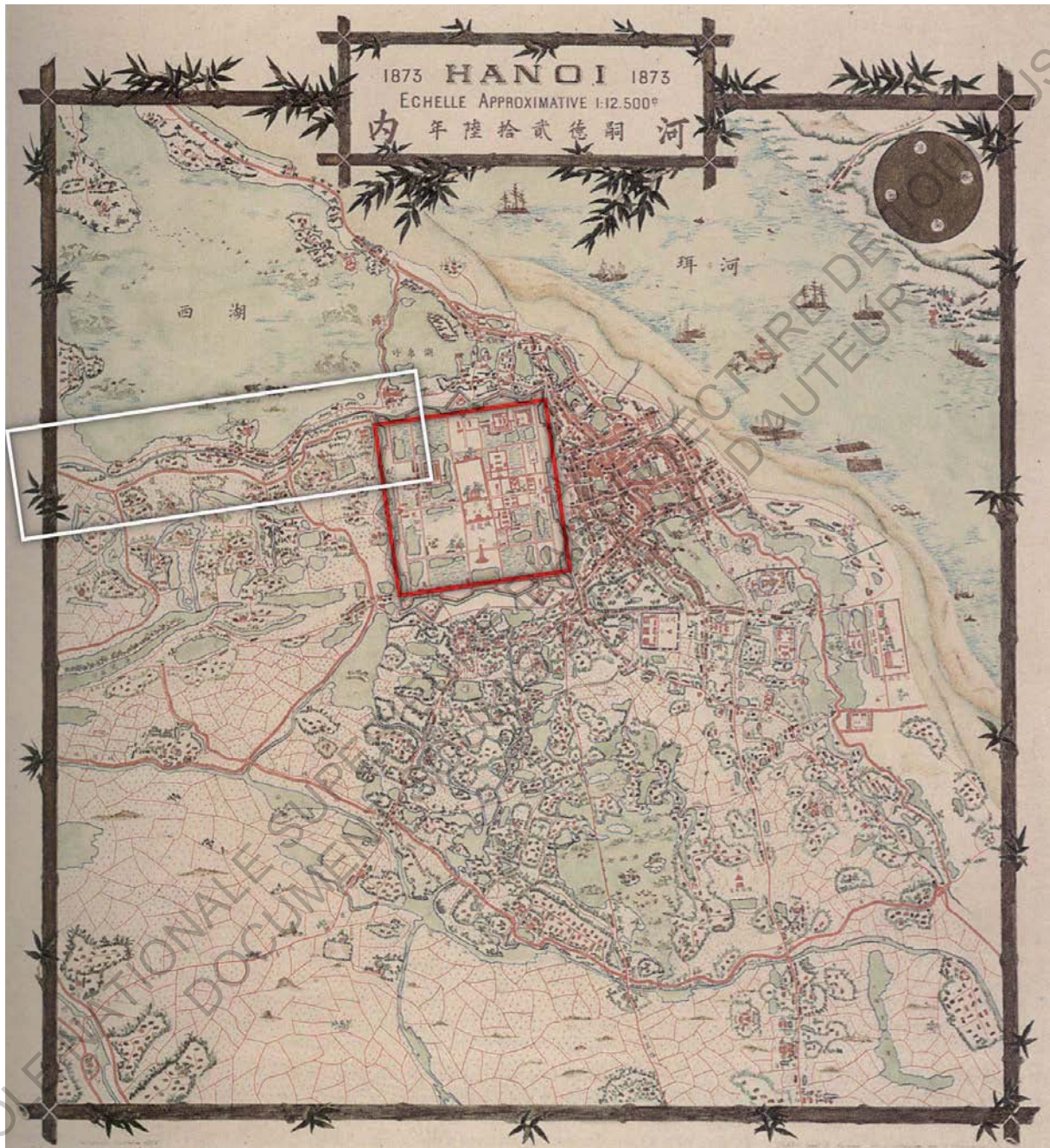
Carte de 1490 d'après Hồng đức.



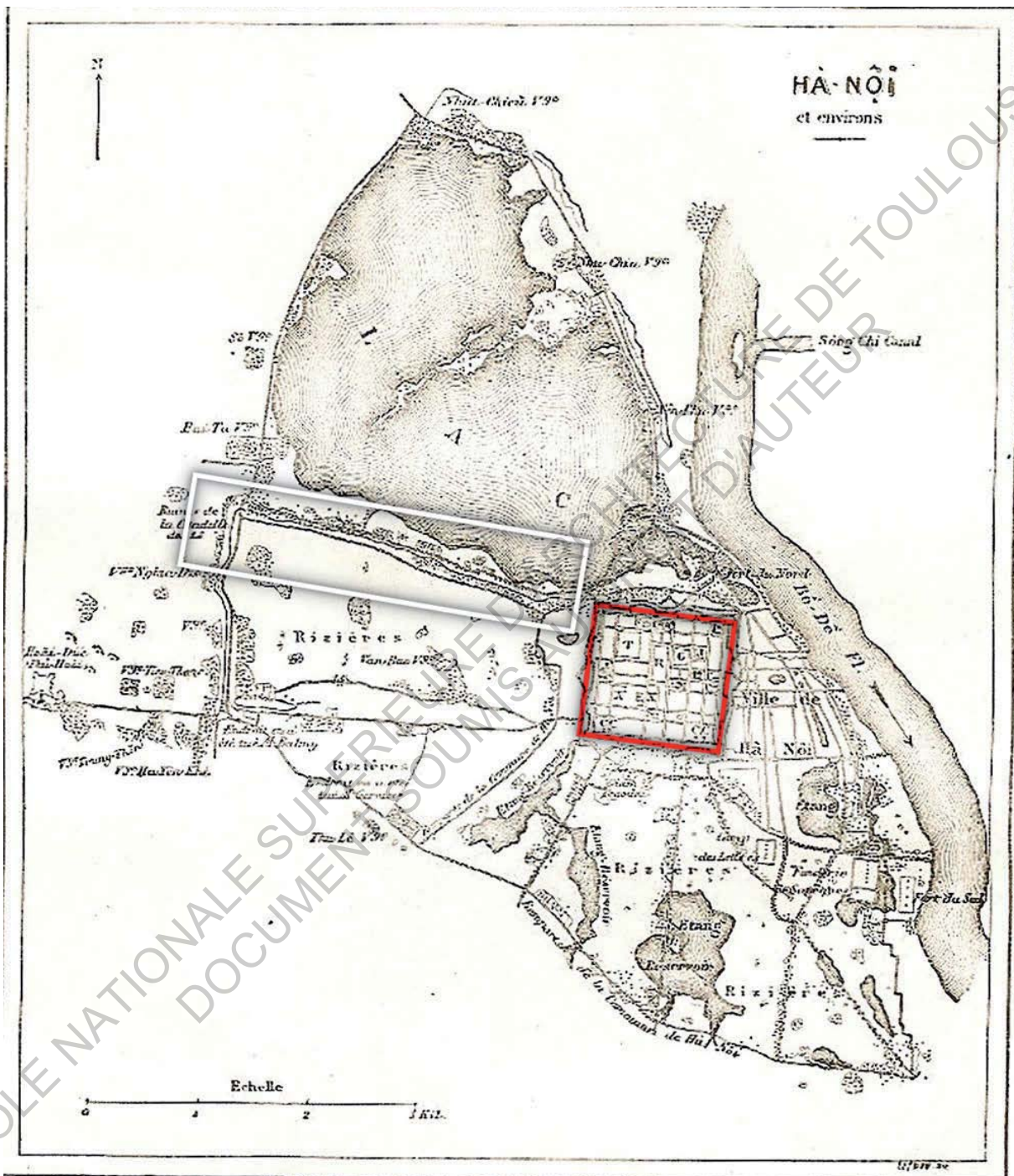
Carte non datée: estimée entre le XVIe et le XIXe siècle.

La prochaine carte nous amène en 1873, près de 400 ans après la première représentation de Hanoï. Dressée par Pham Dinh Bach et éditée par le service géographique de l'Indochine, elle nous révèle pour la première fois les villages traditionnels. Un tissu urbain fait peu à peu son apparition, les premières routes sont là et on distingue les amas d'habitation des constructions religieuses. Nous retrouvons les deux types de villages présentés en première partie. Une première série de village-digue se place de part et d'autre de la digue HHT avec une nette accentuation au carrefour de *Ngọc Hà* et du côté de *Thủy Khuê* en bordure de lac. Une deuxième série, les villages-île, s'installent au cœur de la plaine, ils sont complètement ceinturés d'étangs et de rizières. Il est fascinant de voir émerger les voies qui les relient entre eux parce qu'elles sont toujours existantes, et surtout parce qu'il semble que ces routes accueillent aujourd'hui les marchés et ruelles commerçantes. Notre hypothèse de permanence des usages se confirmerait-elle? Plus précis, les futurs plans le confirmeront. D'un point de vue hydraulique on constate une baisse des surfaces d'eau, mais il est difficile d'annoncer les premières opérations de remblai puisque le niveau des eaux varie fortement (on ne sait pas à quelle période de l'année la carte a été établie) et les relevés sont grossiers.

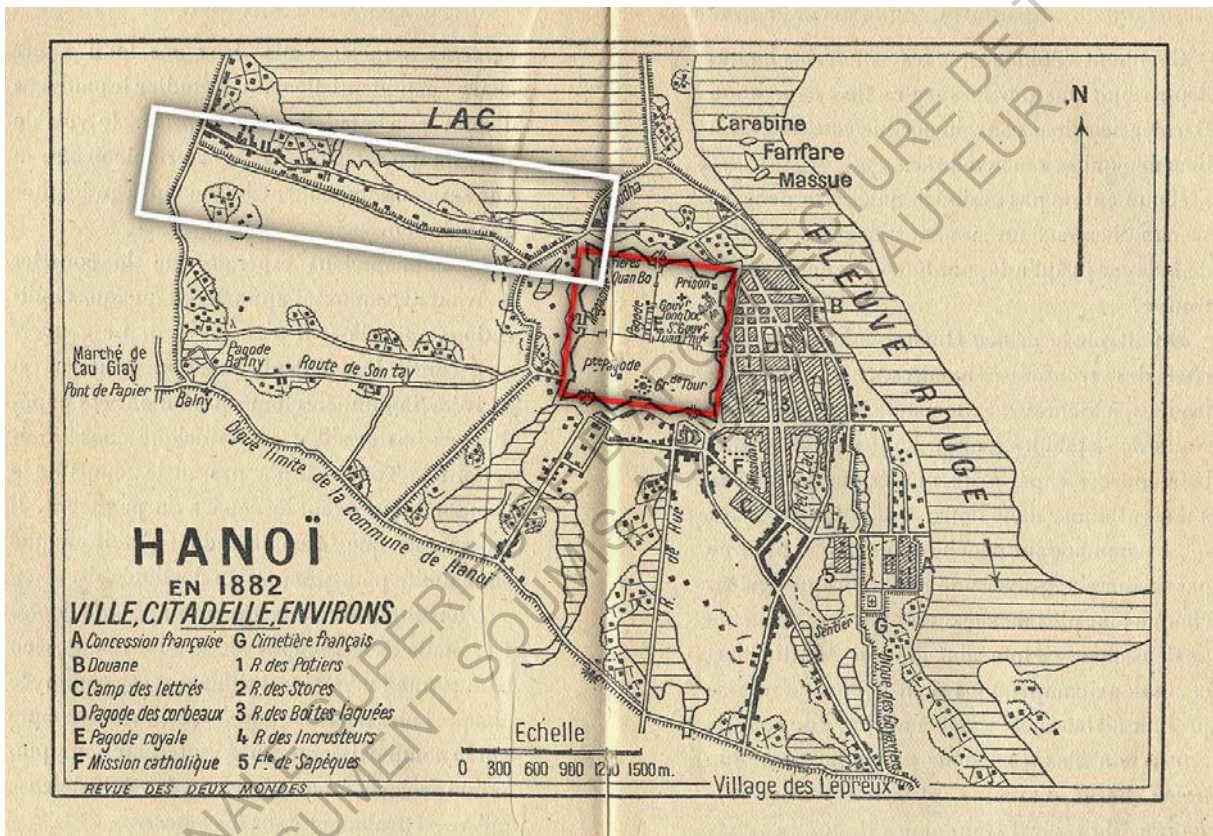
On passe en 1890 avec un très beau plan dressé par le personnel de la Voirie Municipale, sous la direction de M. Leclanger. La carte est clairement centrée sur le vieux quartier et le futur quartier français, on y voit la projection des futurs boulevards et monuments français, mais on distingue aussi la moitié de la digue HHT, alors appelé digue carrossable ou digue Parreau. Les villages de *Hữu Tiệp*, *Ngọc Hà* et *Van Bao Ha* qui appartiennent au territoire de HHT sont compris dans l'enceinte de la concession, mais en dehors de la ville. Les bâtiments religieux des villages font aussi leur apparition, on les retrouve aujourd'hui en fouillant un peu dans le méli mélo urbain. J'ai pu retrouver les maisons communales de *Ngọc Hà*, *Đại Yên* et *Liễu Giai*, les pagodes de *Bát Thá* et *Vĩnh Khánh*, et le temple de *Đông Nước*. Les traditions sont restées malgré des changements socio-économiques importants et une urbanisation envahissante. En réponse au plan précédent, celui-ci nous confirme le dessin des premières *ngõ*, ces rues fermées par des portes qui, partant de la route principale, mènent aux villages. On voit apparaître l'actuelle *ngõ 158 Ngọc Hà* qui traverse la plaine marécageuse d'Est en Ouest, les *ngõ 173 et 189 Hoàng Hoa Thám* qui la traversent du Nord au Sud, et les *ngõ 55 et 267 Hoàng Hoa Thám*. Ce sont exactement ces rues qui accueillent les marchés aujourd'hui. Cent ans après les pratiques n'ont pas changé alors que la population a décuplé et que l'espace implose. Une première esquisse de la rue *Đội Cấn* se révèle, mais elle est encore bien floue.



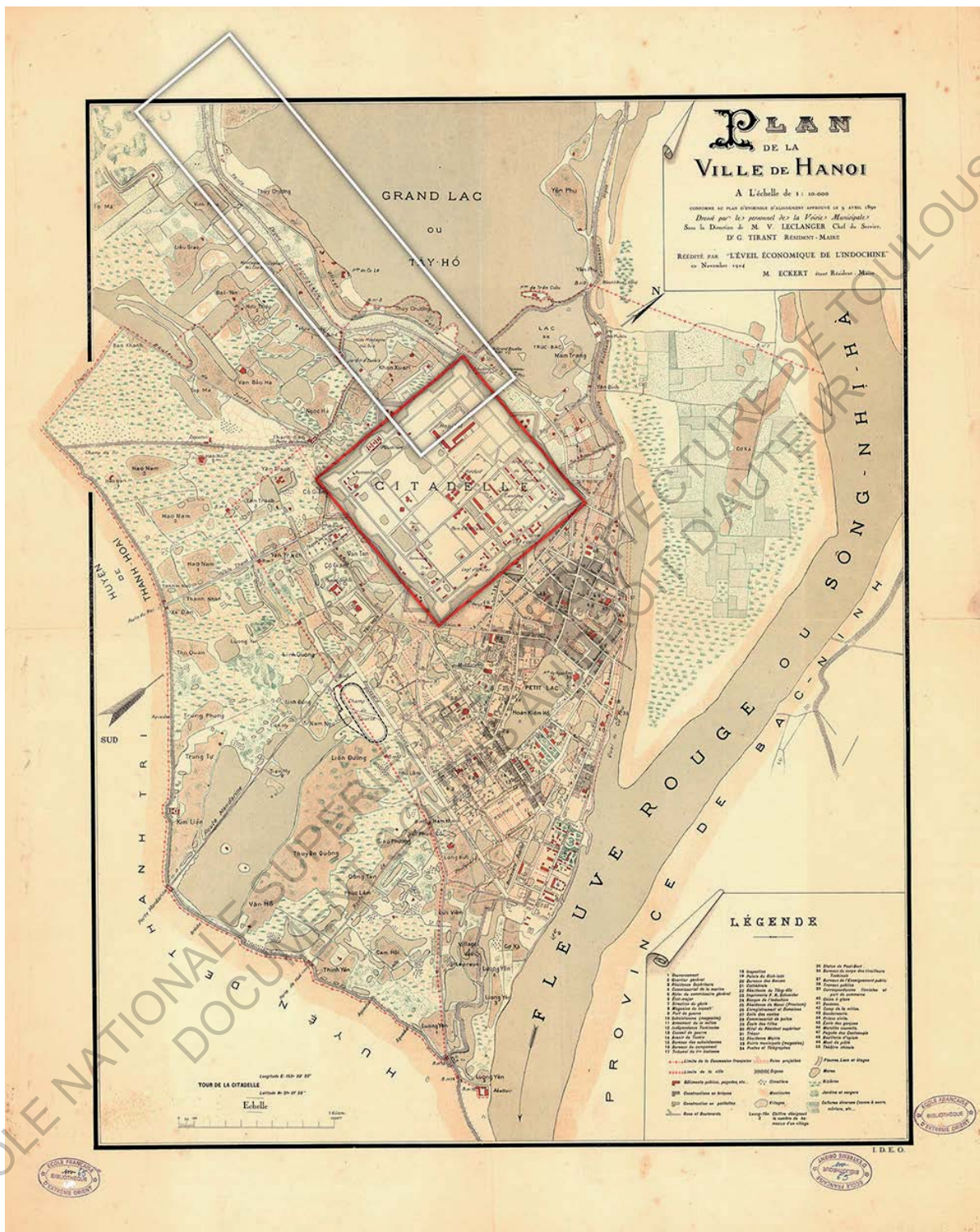
Carte de 1873.



Carte de 1878.



Carte de 1882.

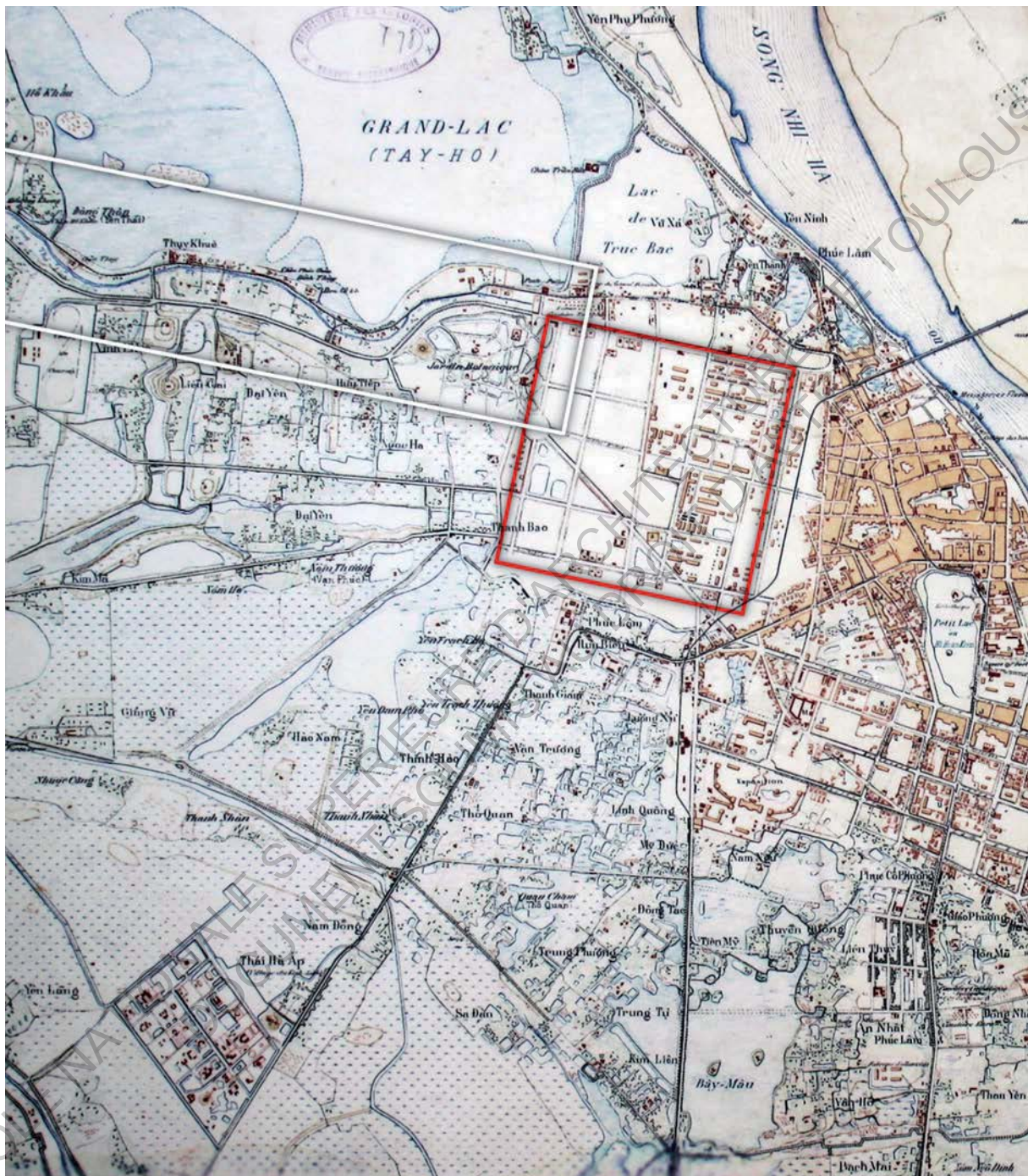


Carte de 1890.

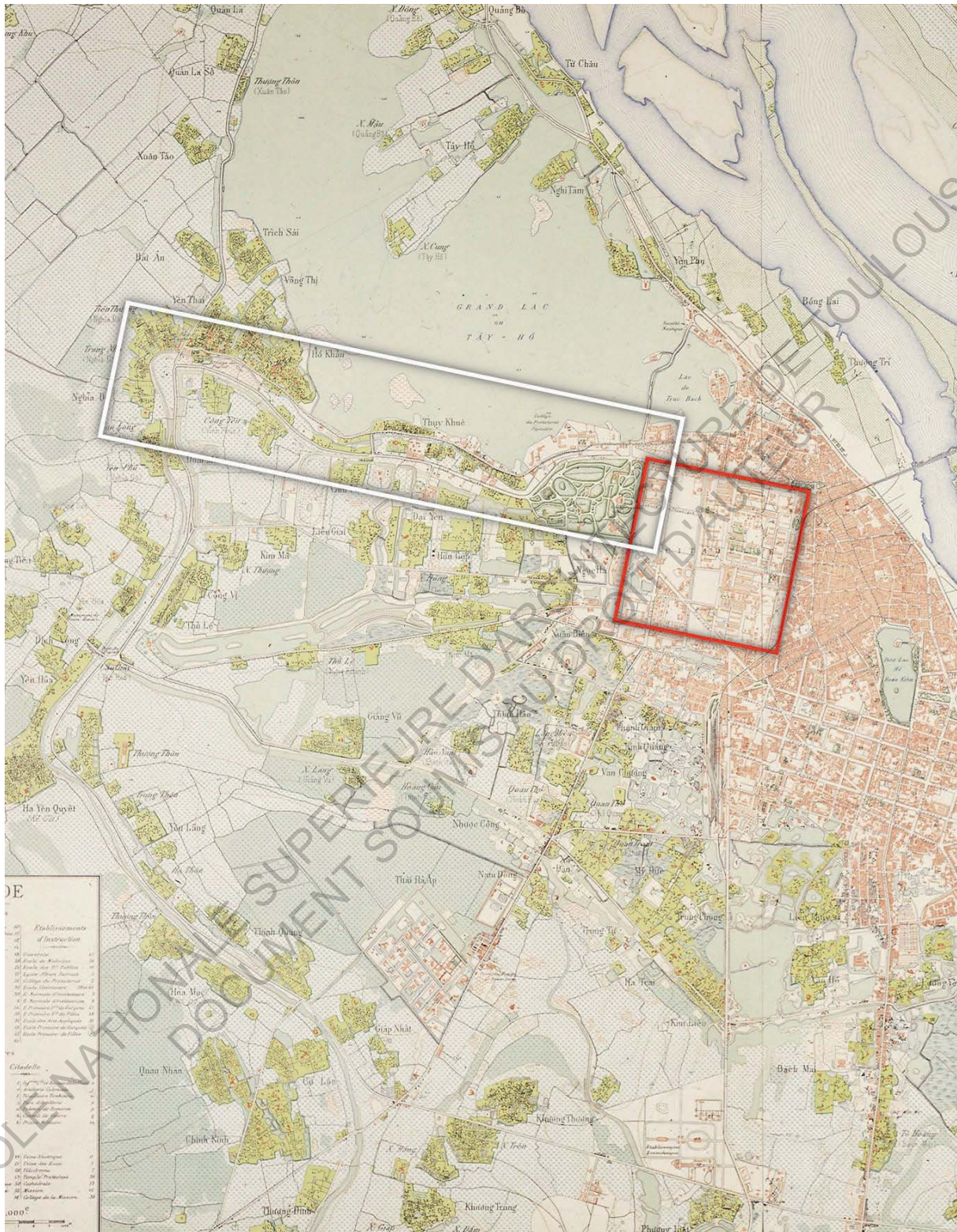
On s'arrête rapidement sur un plan de 1902 qui marque la création du jardin botanique à l'Est de la digue HHT. Le village de *Khan Xuan* a alors complètement disparu. Aucune trace sur la carte de 1902, les habitants ont probablement du investir les villages voisins. A côté de ça les routes actuelles sont bien établies.

On continue en 1925 avec une carte dressée par le Service Géographique de l'Indochine. C'est la première à nous montrer un relevé précis du bâti dont les habitations (en noir) sont différenciées des bâtiments publics, à caractère économique et religieux (en rouge). On distingue au milieu de la rue HHT, au dessus du village *Đai Yên*, un accès à ce qui semble être une esplanade avec des bâtiments publics. Aujourd'hui c'est une école et l'usine de la *Bia Hà Nội* (bière brassée à Hanoï). Les français ayant importé la bière, il est possible que l'usine n'ait pas bougé et soit toujours la même, en modernisée bien entendu. La rue *Đội Cấn* (parallèle Sud de HHT) est enfin percée à travers le marécage et on observe une intensification de constructions au niveau de *Thụy Khuê*, de *Đai Yên* et de *Ngọc Hà*. Les villages grossissent, commencent à se toucher et les étendues d'eau semblent se réduire. La zone commence à se densifier le long de la digue HHT. On observe le même phénomène dans les villages Sud et Sud-Ouest de Hanoï qui sont en contact direct avec le noyau dur de la ville et se développent le long des routes de Tay Son, Le Duan et la route de Hué. La ville française se déploie petit à petit vers la campagne.

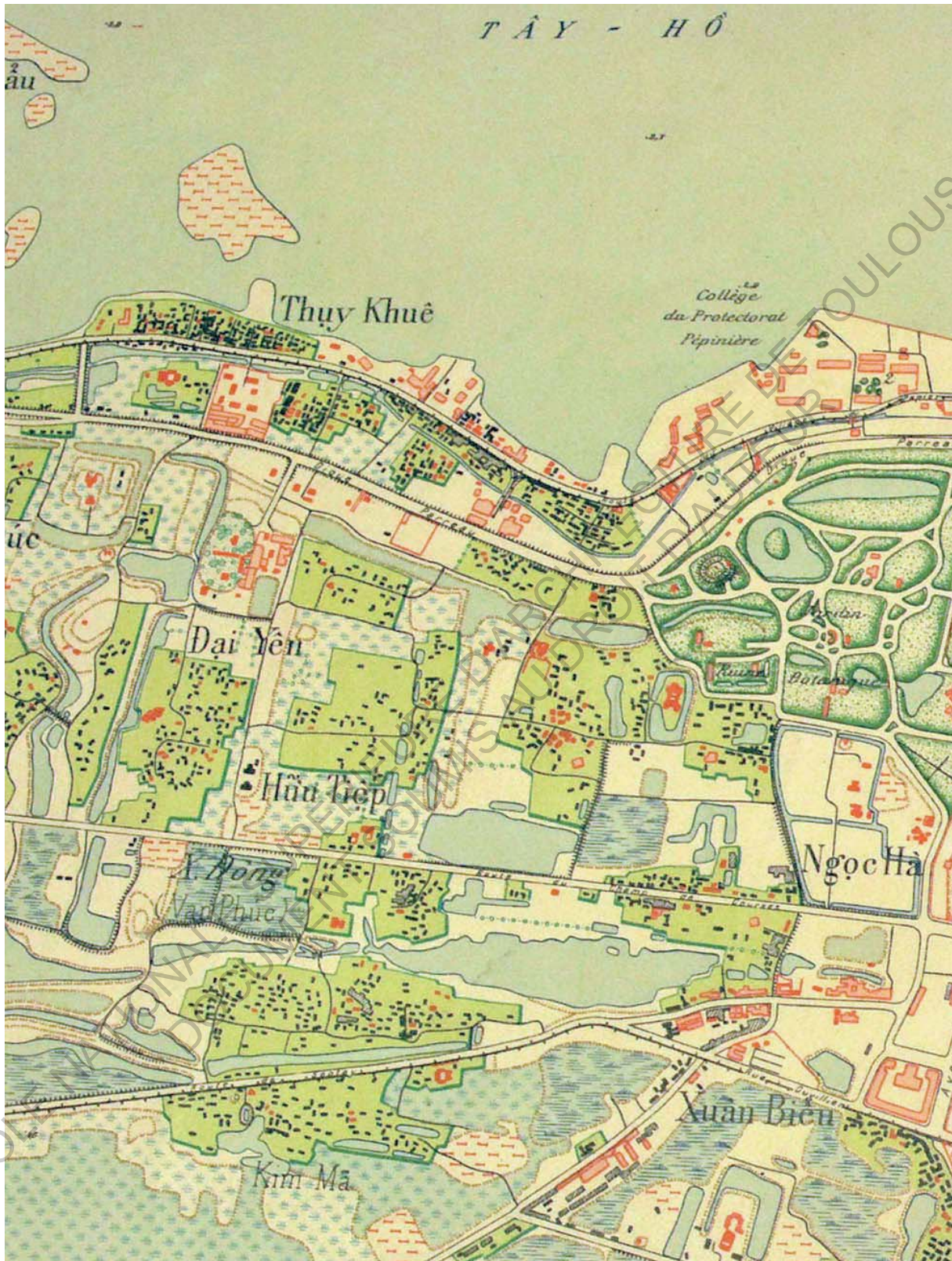
On passe au dernier plan édité par les autorités françaises en 1948. Il a la particularité d'être un plan d'aménagement, constitué d'un cadastre classique sur lequel vient se poser un calque de zoning. Les villages sont mal représentés, le bâti est négligé voir même absent. La voirie se fait par contre plus précise et les étendues d'eau aussi. On observe un gros remblai des étangs et les rizières ont complètement disparues. Erreur de représentation ? Il semble que non puisque la ville en pleine transition s'apprête à se moderniser. La France perd de son influence mais souhaite encore faire de Hanoï une métropole puissante en Asie. Ainsi, sur le plan de zoning, le quartier de HHT a pour vocation de devenir résidentiel, de type européen, comme s'est écrit dans la légende. En relation directe avec l'ancienne citadelle réaménagée en centre administratif, il abritera fonctionnaires, commerçants français et notables vietnamiens. La position idéale de HHT en face du lac de l'Ouest et près du vieux quartier en fait un élément clé du plan d'urbanisation de Hanoï. Les qualités du site sont appréciées et les autorités y voient un paradis résidentiel. Cette dynamique préfigure le territoire actuel de HHT qui accueille ambassades et résidences de luxe. En terme de densité on remarque que la digue elle-même tarde à s'urbaniser. L'intensification se fait autour des parallèles *Thụy Khuê* et *Đội Cấn* qui sont des rues en contact plus étroit avec les anciens villages. D'une part parce qu'elles sont situées en contrebas au même niveau, et d'autre part parce que ce sont des routes secondaires à l'échelle de plusieurs villages. Rappelons que HHT est avant tout un axe de communication territorial et qu'il est plus difficile d'y construire de part sa morphologie de digue.



Carte de 1902.

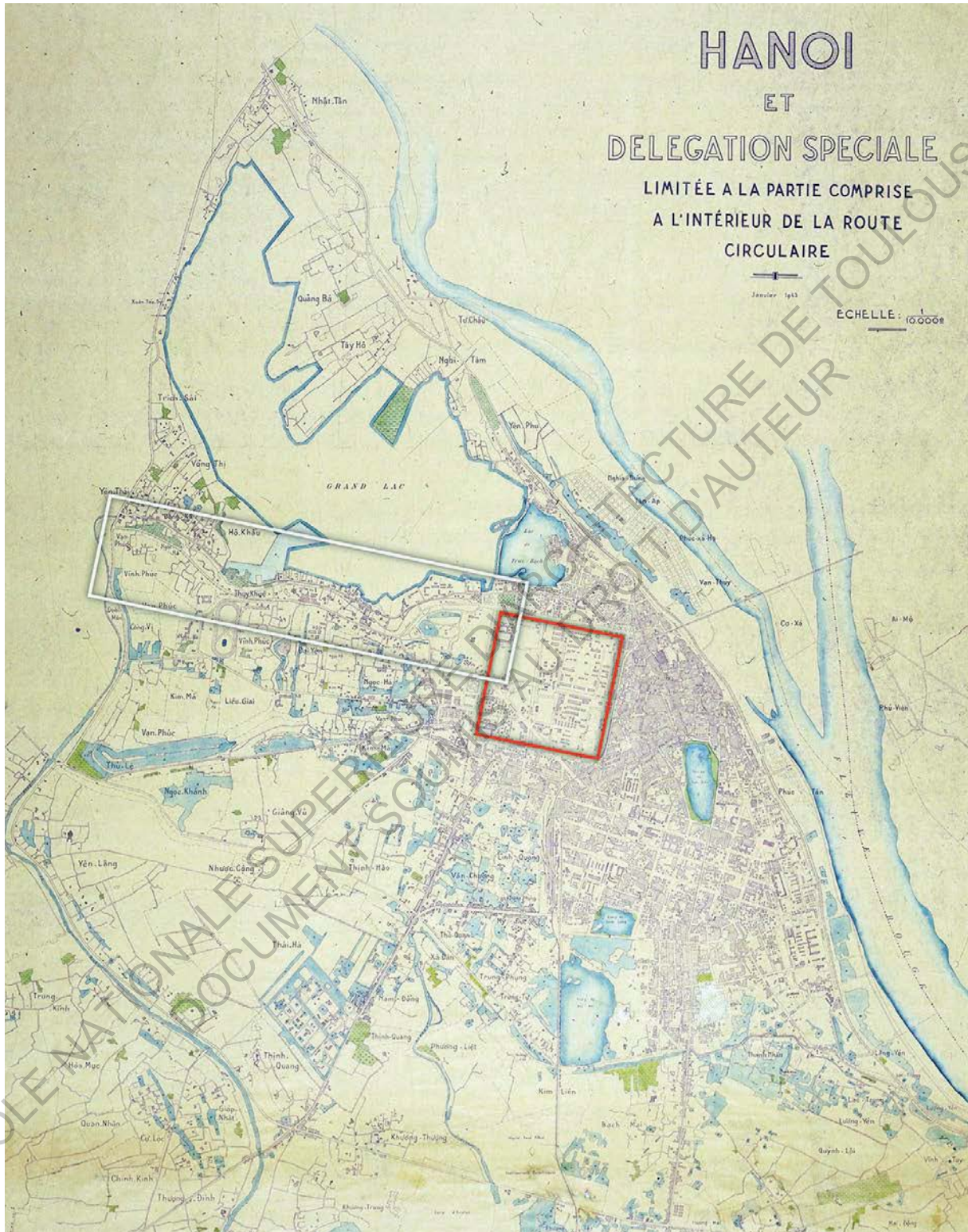


Carte de 1925.

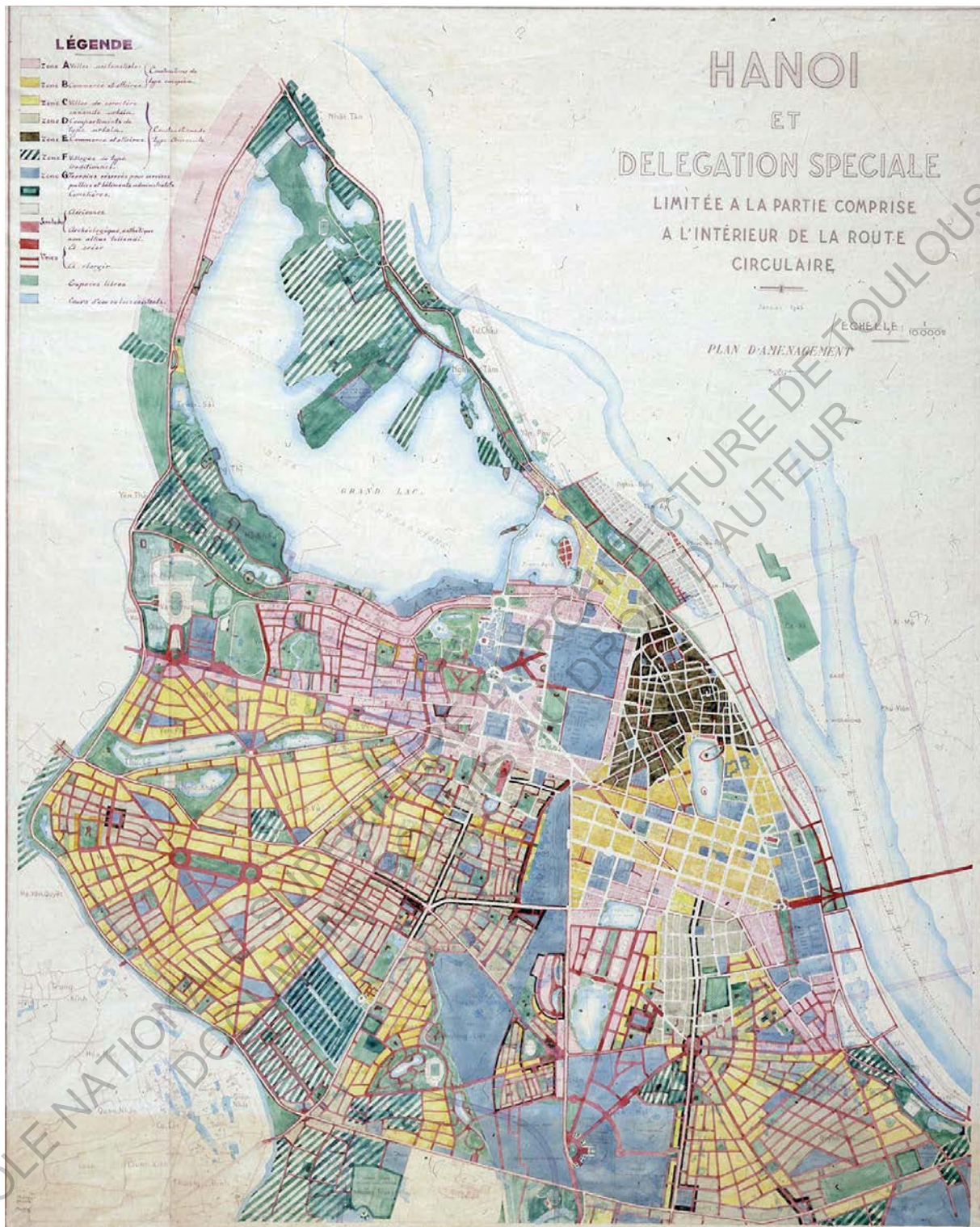


Carte de 1925 : zoom sur la partie Est de HHT.

En noir les habitations et en rouge les bâtiment religieux/industriels/équipements.



Carte de 1948

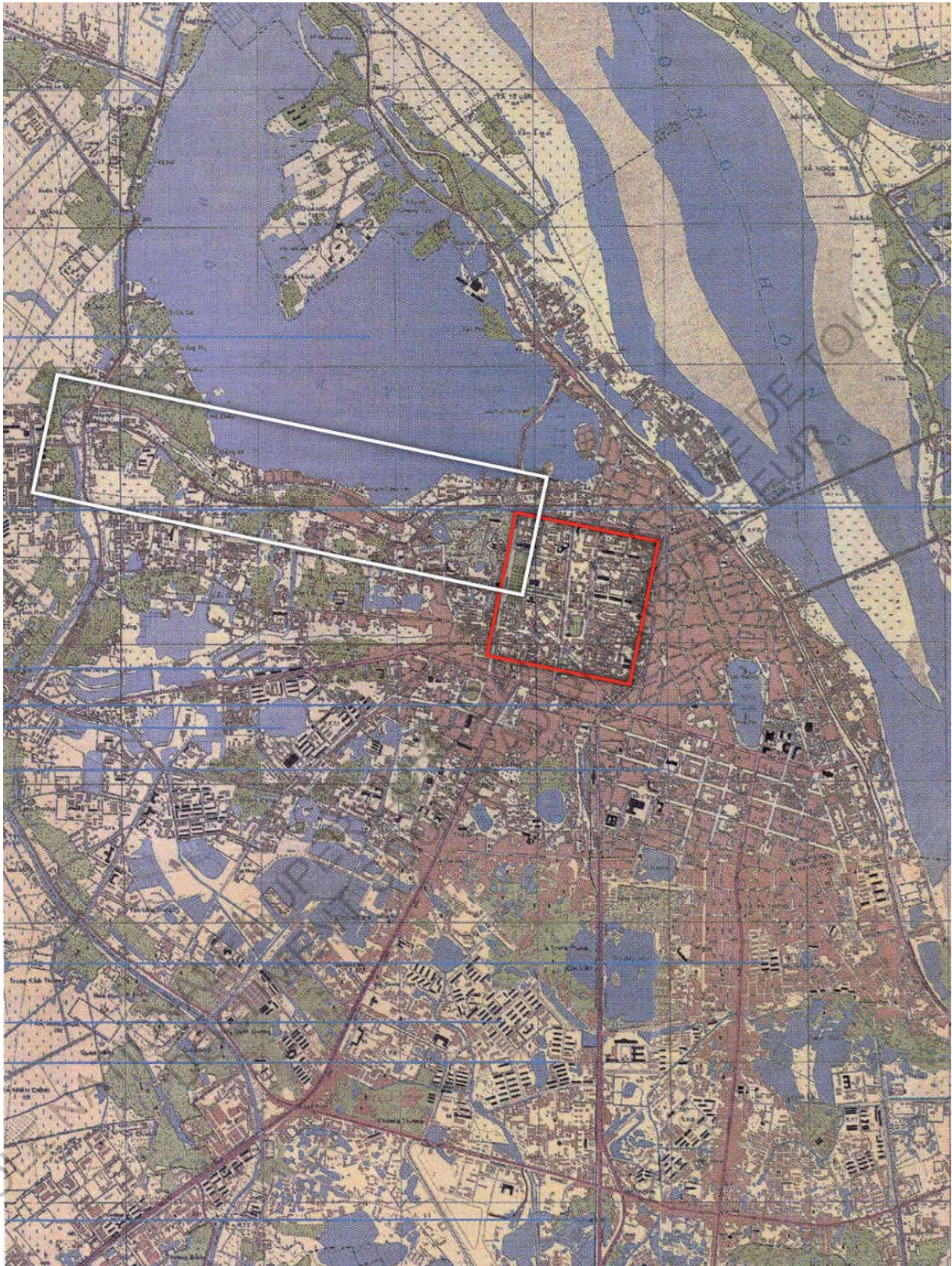


Carte de 1948 : calque de zoning.

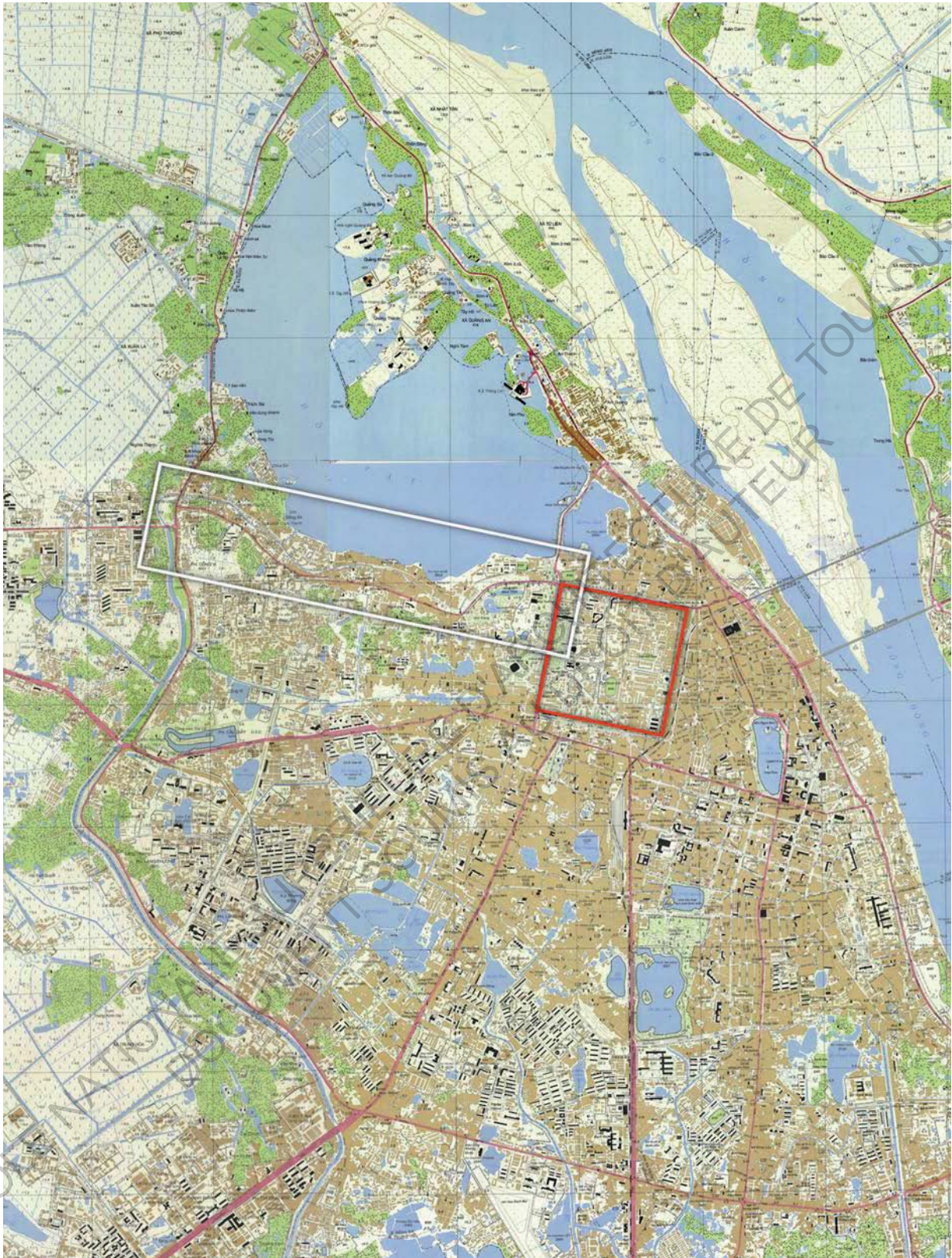
En rose les 'maisons unifamiliales de type européen' et en vert les espaces libres récréatifs qui composent le futur quartier HHT.

Nous sommes en 1986 et le pays s'engage dans une politique d'ouverture et de renouveau, le *Đổi Mới*. Le plan réalisé à cette époque montre une urbanisation fulgurante du Sud de la ville. Les grands ensembles ont vu le jour et ceignent l'intégralité de la ville avec une nette prédominance au Sud et Sud-Ouest. Les intersections sont fortement urbanisées et les constructions le long des routes se multiplient. Le Hanoï que l'on connaît aujourd'hui commence à se dessiner. La structure urbaine en tâches d'huile laisse place à un développement en étoile de mer, dont les bras s'étendent jusque dans la campagne péri-urbaine. A l'Ouest le développement est plus nuancé, les villages sont toujours représentés de manière traditionnelle et la digue HHT semble moins urbanisée que ses congénères. On se demande comment le site a-t-il pu évoluer si vite. On note tout de même une modification dans la représentation des amas villageois qui prennent la forme de blocs urbains comme dans le vieux quartier. L'accentuation se fait autour des carrefours avec les rues *Ngọc Hà* et *Đội Cấn*. Le village de *Thụy Khuê* quant à lui est presque devenu un bloc urbain entier.

On se retrouve en 1992 avec le projet d'aménagement élaboré en collaboration avec la région Île-de-France. La trajectoire entreprise par Hanoï est confirmée, en 6 ans le territoire de HHT s'est fortement urbanisé, du à la libéralisation du marché foncier et de la construction privée. La digue est grandement sollicitée par les constructions nouvelles, tout comme que les rues DC et TK. Les villages au centre de la plaine marécageuse résistent, la densification se cantonne pour l'instant aux axes de communication. Beaucoup d'étangs et de lacs ont disparu, seuls ceux près de NH conservent leur surface d'origine. Une nouvelle génération d'urbains, venue faire fortune s'installe sur le territoire saturé que l'on connaît aujourd'hui.



Carte de 1986 : apparition des grands ensemble en noir.



Carte de 1992 : sédimentation intense de la rue HHT.

Les cartes des années 2000 se cantonnent surtout à une représentation touristique et viaire, il est difficile de trouver des documents techniques relatifs à la morphologie urbaine. On étudiera donc directement le présent grâce au cadastre fourni par la ville, tout en étant conscient des différences considérables entre ce dernier et la réalité. C'est pour cette raison que les observations primeront sur la représentation.



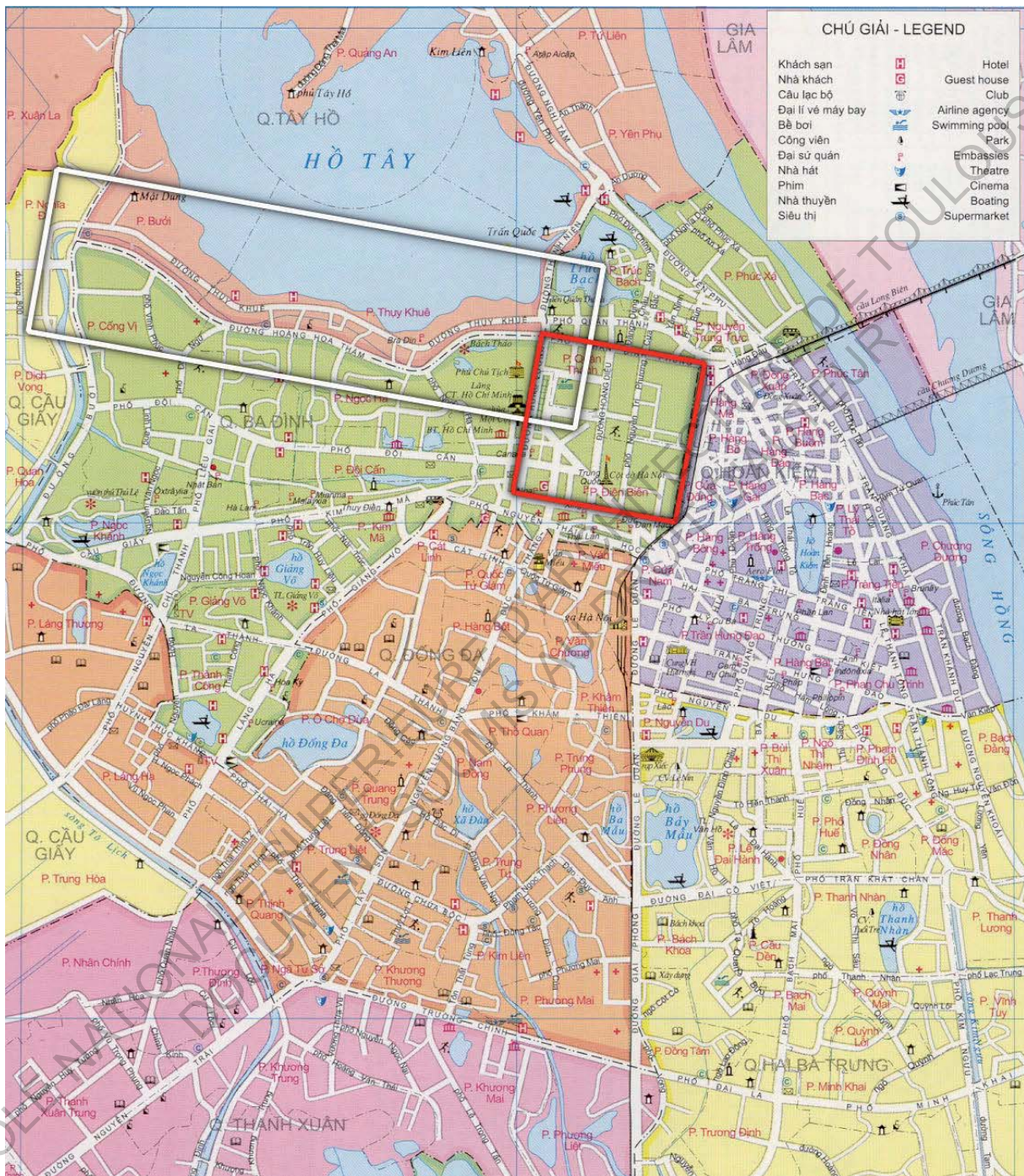
Vue aérienne sur HHT qui traverse quartiers d'habitations et immeubles contemporains.

Image : www.saigoneer.com

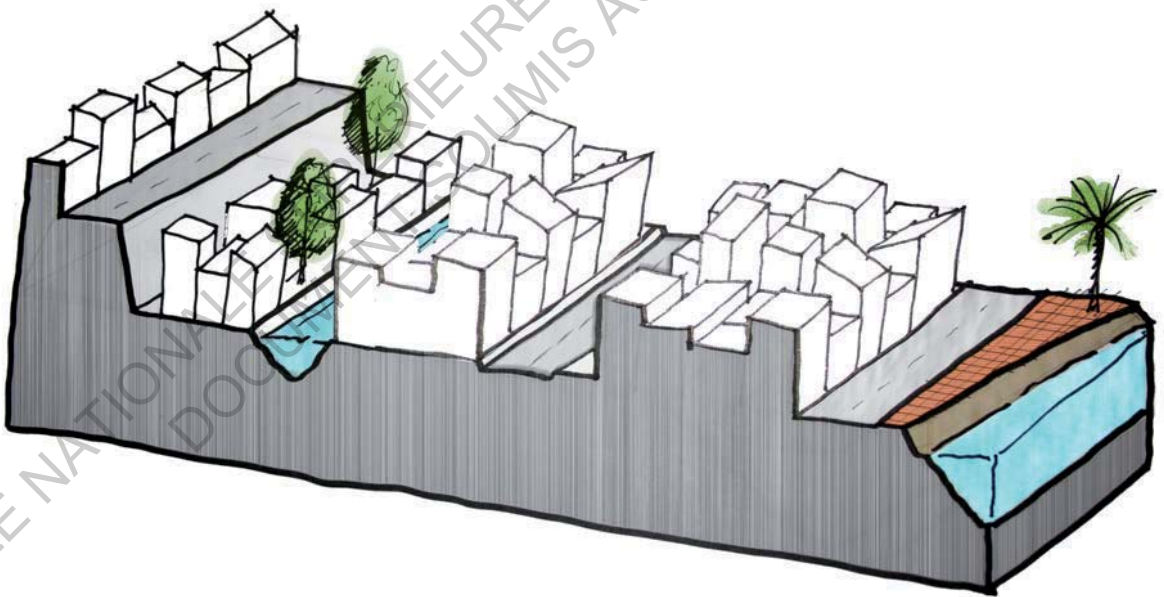
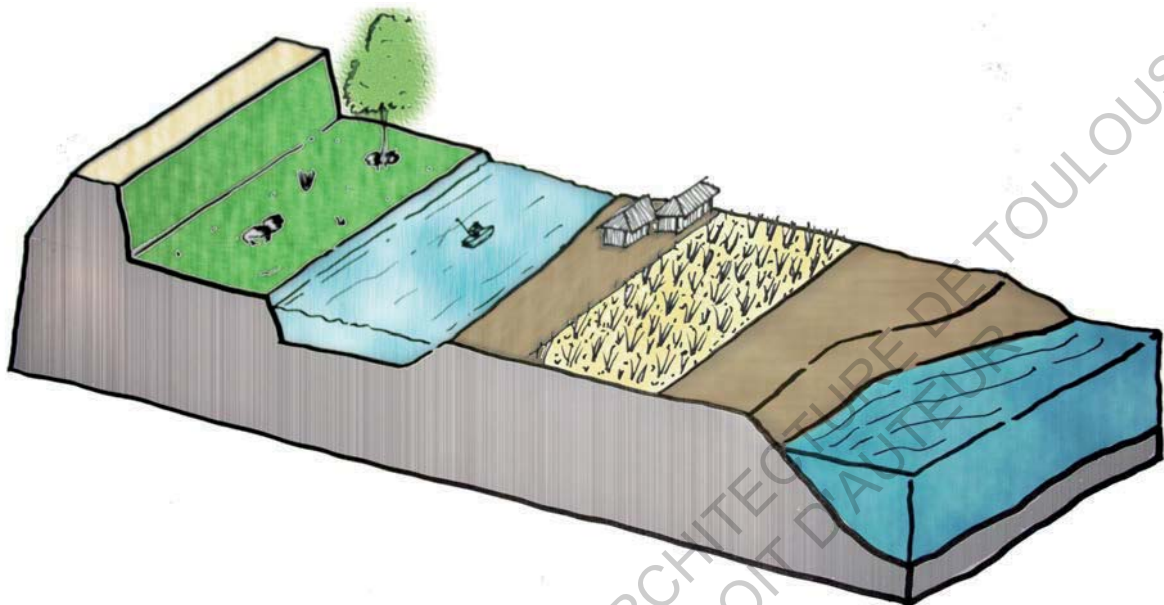


Différence entre photo aérienne et cadastre : le quartier est en réalité beaucoup plus dense.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Carte de 2006 : le bâti est désormais représenté comme une masse uniforme, signe d'une urbanisation poussée à bout.



Diagrammes paysagers avant et après urbanisation : extinction des espaces ,naturels, densification extrême, bétonisation fulgurante et diminution des espaces communs.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.

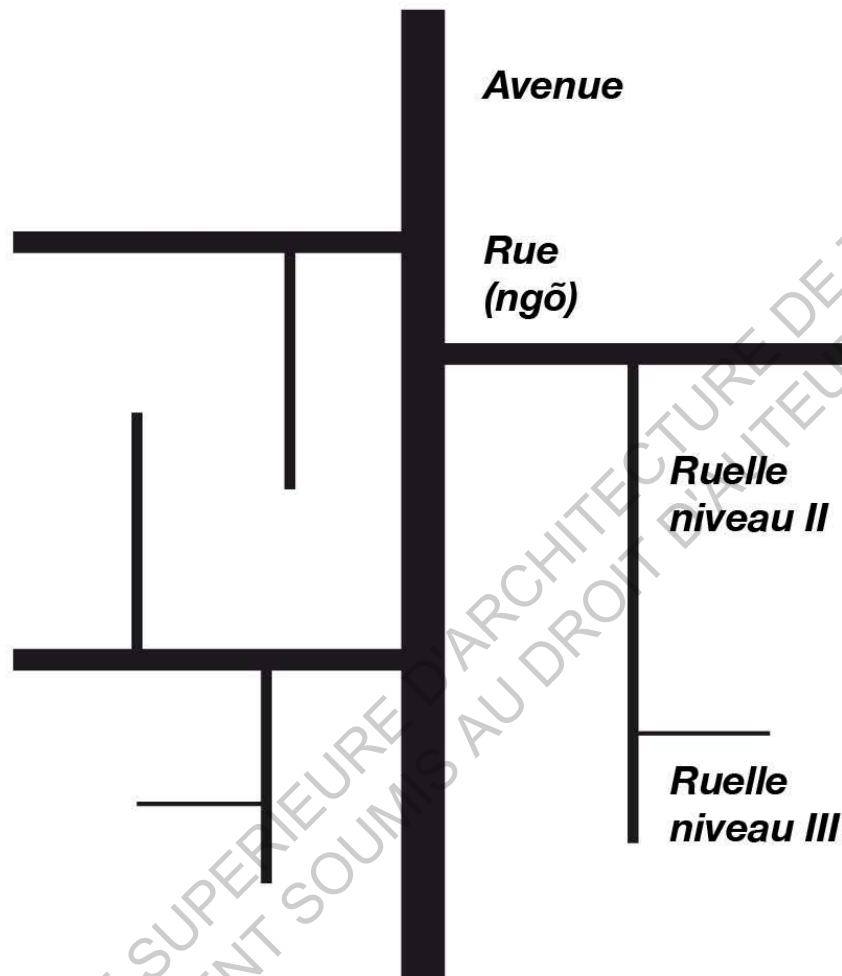
1.3 Caractéristiques générales.

Grande artère Est-Ouest de Hanoï, la route-digue *Hoàng Hoa Thám* concentre un nombre important de commerces qui s'installent en continu sur toute sa longueur : restaurants, garagistes, concessionnaires, cafés, coiffeurs, magasins téléphoniques ou textiles etc. C'est une grande avenue commerciale à dimension régionale. Chaque jour ce sont des milliers de vietnamiens qui empruntent cette voie millénaire. Inutile de rappeler que les relations commerciales du delta du Fleuve Rouge sont fondées sur les digues qui constituent l'armature communicante des villages. Aussi, elle dessert quelques bâtiments publics, des usines, des résidences privées, des hôtels et une gare de bus. Ici, toutes les activités se mêlent dans un chaos organisé du matin au soir.

Hoàng Hoa Thám dessert ce qu'on appelle un quartier de ruelles, un modèle urbain constitué d'une forte concentration en maisons individuelles, et de rue et ruelles de faible largeur où la densité avoisine les 20000hab/km². Le tissu y est homogène, essentiellement constitué par un module urbain: le compartiment, ou plus communément appelé la 'maison tube', archétype architectural du foyer asiatique. Selon un sondage du Comité Populaire de Hanoï, la majorité des hanoïens désirent un lieu de résidence proche des grandes routes principales, ce qui explique la forte concentration de ce type d'habitat en centre-ville. Le compartiment a donc envahi tout le site, depuis le centre de la plaine jusqu'à la digue HHT. Parfois, on distingue des lotissements dont le découpage s'est effectué de manière officielle et légale (ex: 97 avenue VC) mais l'essentiel de cette urbanisation s'est faite illégalement sous l'impulsion de multiples dynamiques privées et vagues d'exode rural. La spontanéité des constructions implique l'absence de planification, de redécoupage foncier réfléchi et ordonné. Tout se fait par agrégat, sur le tas, au détriment de l'espace public qui perd de sa présence, tout en étant paradoxalement de plus en plus sollicité. Il en résulte des quartiers désordonnés, peu illuminés par la lumière du jour, mal équipés (réseau d'eau et d'électricité obsolète) et congestionnés. De plus, ils accueillent non seulement des habitations, mais aussi des commerces qui génèrent des centralités et de l'attraction. C'est ainsi une multitude d'usages qui se confondent dans un espace étriqué et saturé.

L'urbanisation spontanée et rapide du quartier a produit un espace public codé et très hiérarchisé. Au sommet de la hiérarchie nous avons la digue HHT qui dessert un premier niveau de rues, les *ngõ* à échelle de l'ancien village. Ces rues qui traversent le site de part en part desservent un deuxième niveau de ruelles à échelle du hameau, qui elles-mêmes desservent parfois un troisième niveau de ruelles à l'échelle de plusieurs ménages. On observe un réseau en arborescence très différencié, un emboîtement d'échelles successives. Plus on descend dans l'échelle moins la rue est agitée, bruyante. On passe de l'avenue toute commerçante à la rue semi-commerçante, puis à la ruelle

résidentielle avec une épicerie d'appoint, et enfin une dernière purement résidentielle.



Hiérarchie schématique de la voirie.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.

On rencontre aussi des cas particuliers comme de petites places semi-privées à l'échelle de 5 à 10 maisons. Elles sont utilisées pour le parking des motos ou les tâches ménagères. Enfin, on remarquera que les bâtiments publics ou industriels et tertiaires (Golden Westlake, école, usine de bière) produisent de grands trottoirs sur leur périphérie. Ces dégagements sont fortement sollicités par les commerces légers et les activités sportives. On retrouve aussi cette typologie d'esplanade autour des édifices religieux et des lacs comme celui de Huu Thien situé au cœur du site.



Scène typique de l'avenue HHT : à droite la buvette et son parking envahissant, un peu plus loin le magasin de vêtements à l'air libre, au centre deux arbres mastodontes cachés derrière un panneau d'information, à gauche la circulation incessante et au fond l'esplanade emplies de cafés et restaurants d'appoint.

Photo par Arnaud Jouanchicot.

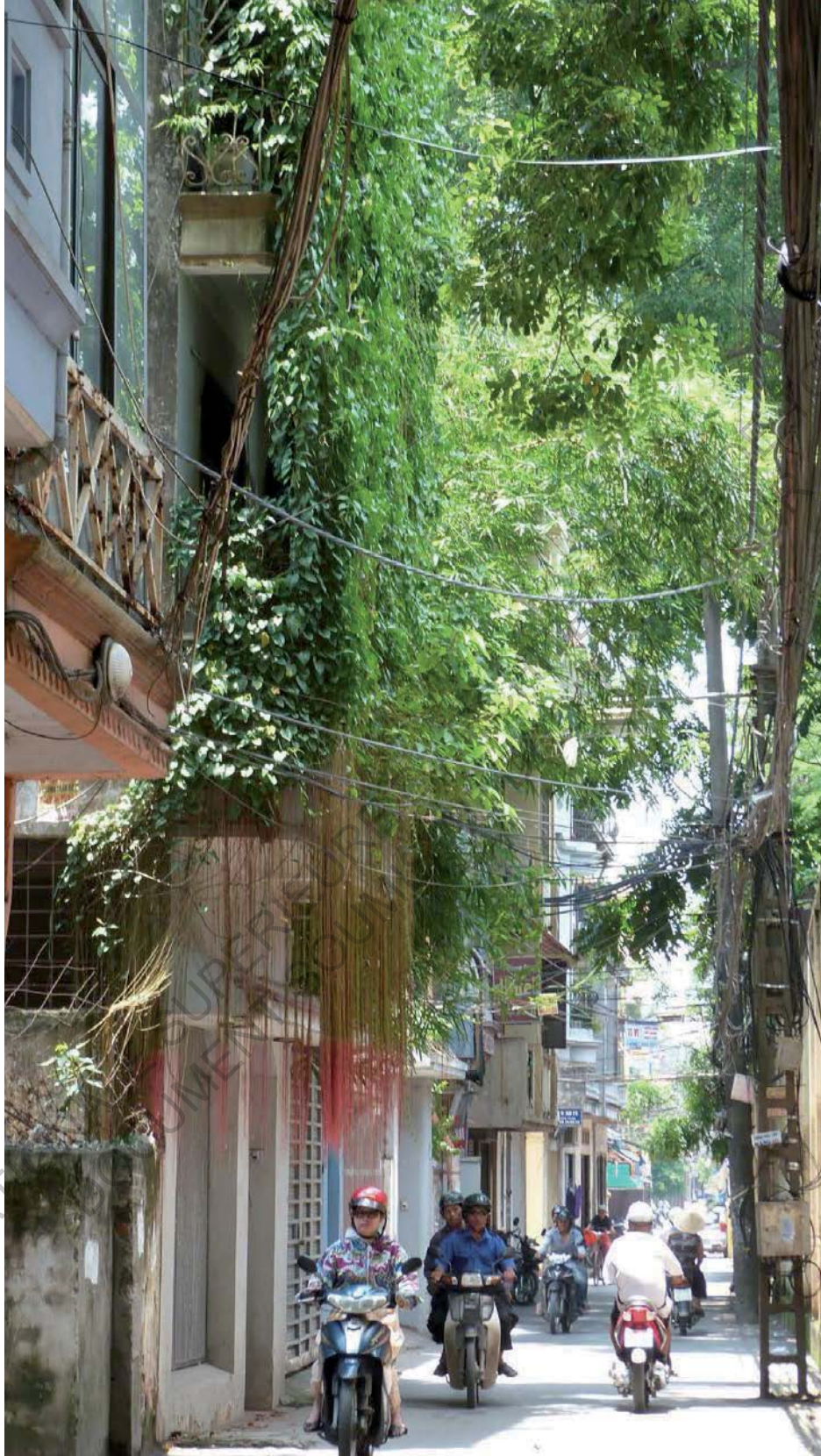


Allée 158 Ngoc Ha : une ruelle habitante et commerçante.

Photo par Arnaud Jouanchicot.

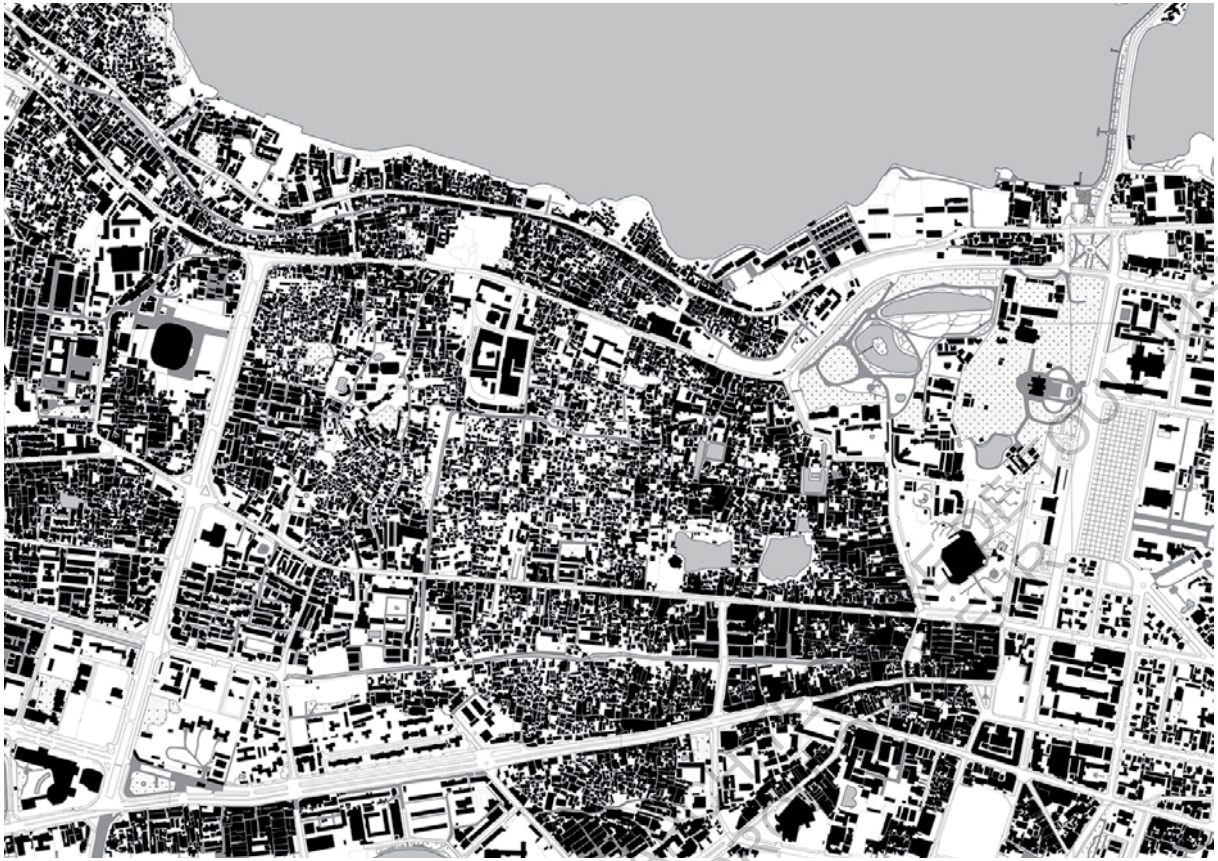


Allée 283 Doi Can : restaurant, parking et passants cohabitent dans un espace étriqué.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



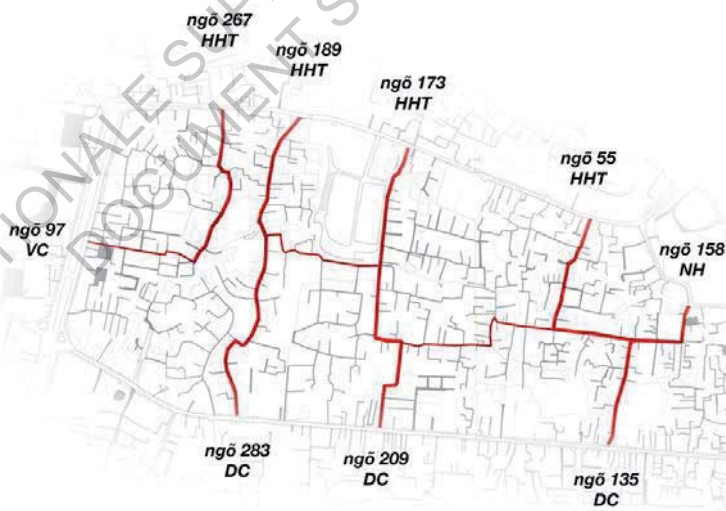
Allée 173 HHT : rue habitante et végétation luxuriante.

Photo par Arnaud Jouanchicot.





Réseau viare arborescent en cul-de-sac et rues principales (en rouge).

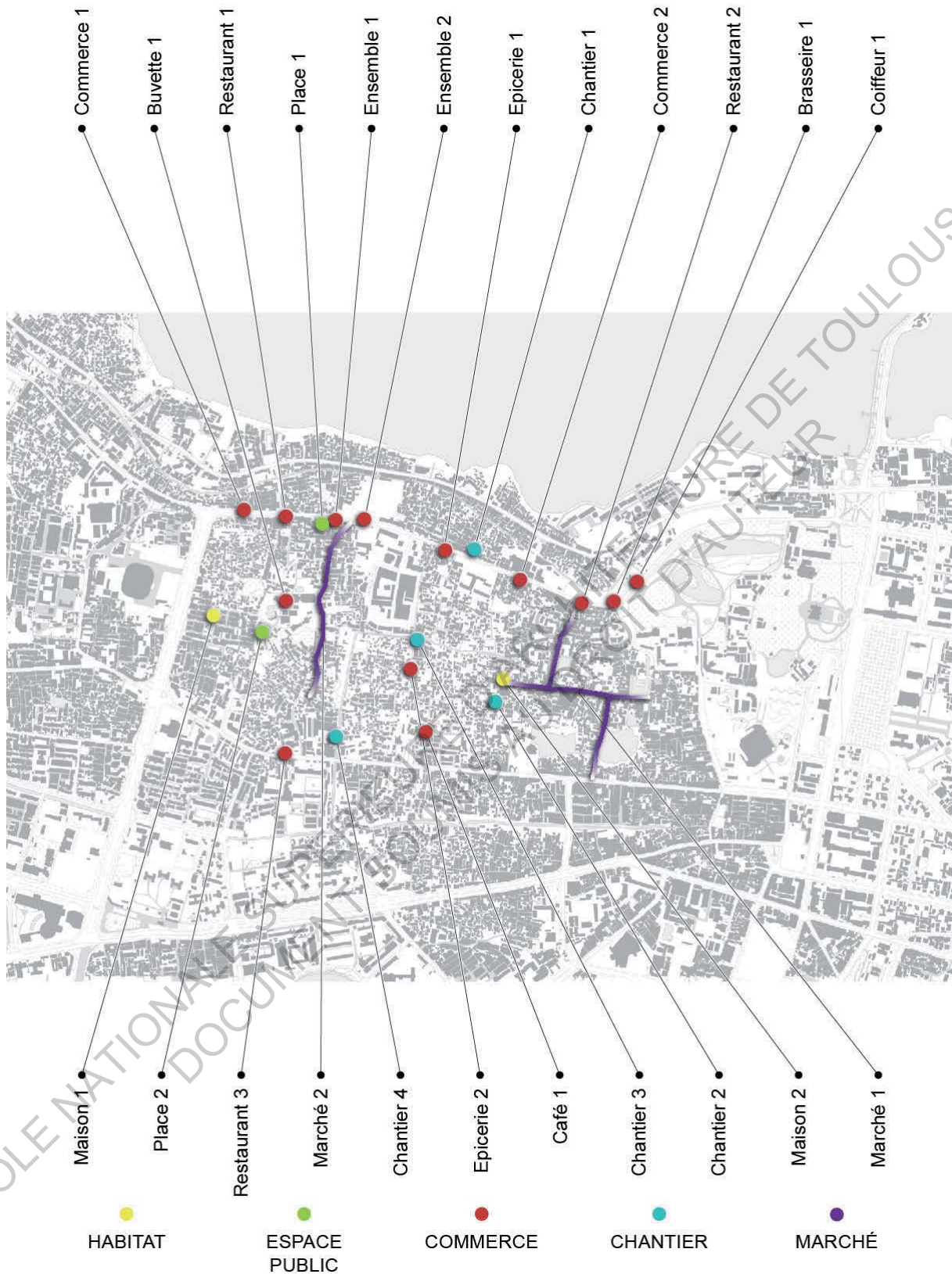




Bâtiment industriels, publics et religieux.



Lacs et espaces verts.

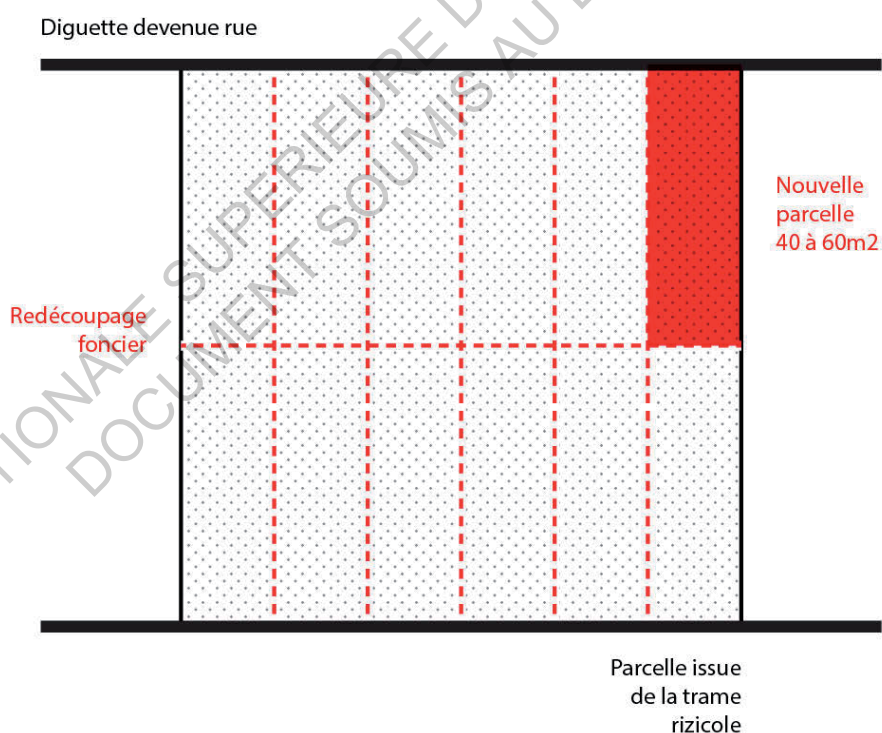


Carte de repérage des principaux lieux observés.
 Suite de documents réalisés par Arnaud Jouanchicot.

2. Le compartiment : dominant d'une rue étriquée.

1. 2.1 Dynamiques parcellaires.

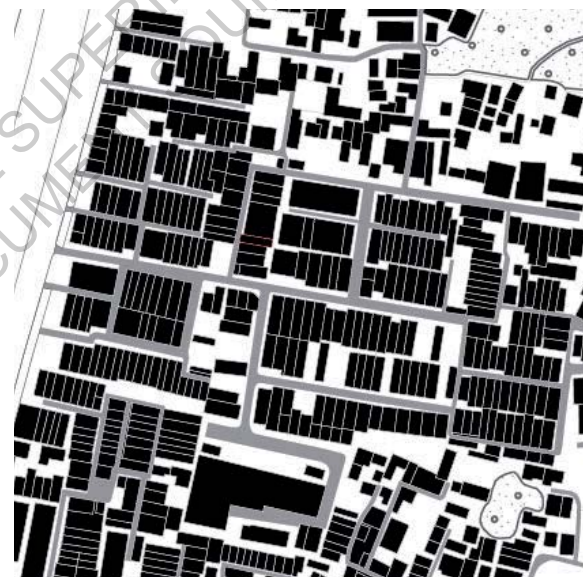
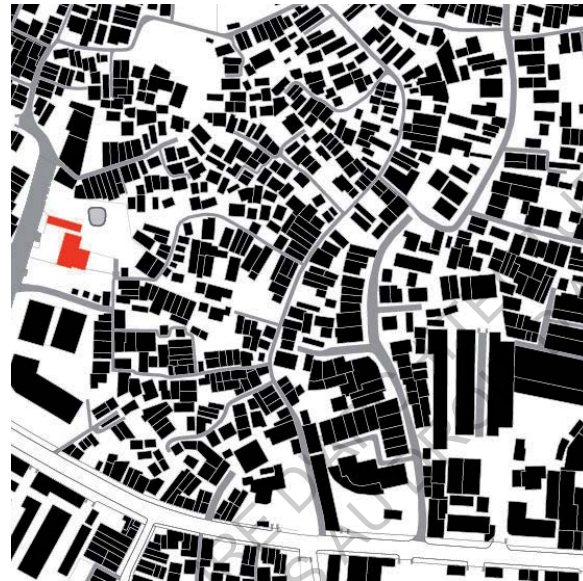
Le compartiment est sans aucun doute la forme la plus dominante d'urbanisation à Hanoï. On le rencontre en campagne, dans l'hyper-centre ancien, dans le processus de densification des grands ensembles et dans les nouveaux lotissements contemporains. C'est l'outil de construction privée par excellence. Il s'est fondé sur le mode de distribution du foncier après la libéralisation en 1986. Les autorités alors propriétaires du sol et des constructions décident de favoriser les initiatives privées pour palier au cruel manque de logements. Il décide d'attribuer 40 à 60m² de foncier par ménage et ainsi de redécouper les parcelles carrées héritées des rizières, de manière à optimiser l'accès à la voirie. Chaque ménage se voit donc attribuer 4 à 5m sur la rue qui est aménagée et élargie. Ceci explique le retour fulgurant la typologie du compartiment : étroit et élancé, il permet une rentabilité sans comparaison de la parcelle en lanière.



Redécoupage schématisique du parcellaire engagé par le gouvernement.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.

Cependant, nous avons vu que la majorité de ces constructions sont illégales. Elles ne respectent pas un découpage réfléchi du foncier et occupent les terrains de manière empirique. Les migrants ruraux se sont rapidement installés sur des rues et ruelles héritées de diguettes agricoles de 1 à 3m de largeur, qui elles-mêmes épousent la forme du territoire (étangs, lacs, digues, monts etc.). Il en résulte des quartiers aux formes complexes et organiques où les rues reçoivent très peu de lumière et ne sont pas assainies. La pression foncière est intense dans ces quartiers, aujourd'hui ont va même jusqu'à remblayer les derniers cours d'eaux et espaces naturels.

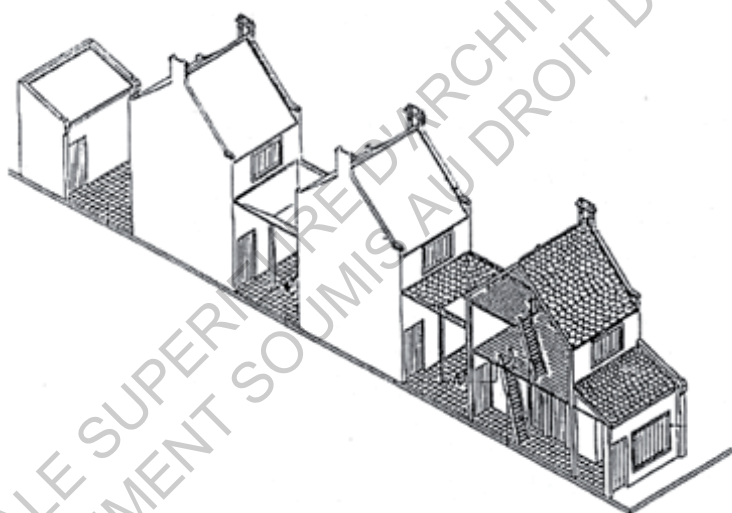


Lotissement spontané (en haut) et lotissement officiel (en bas).

Plans réalisés par Arnaud Jouanchicot.

2.2 Typologies bâties et gabarits de rue.

Le compartiment est une typologie qui répond au besoin dans la culture vietnamienne d'avoir un accès direct à la rue, notamment pour commercer. Ici, rien n'a plus de prix qu'une façade sur rue. En réalité, ce modèle est une réinterprétation d'une typologie urbaine traditionnelle rencontrée dans le centre de Hanoï (importé par les chinois) : le compartiment marchand du XIXe siècle. Ce modèle assure une densité importante de constructions ayant pignon rue. Il s'installe perpendiculairement à la rue sur une faible largeur et une grande profondeur. Le premier corps de bâtiment est dédié au commerce tandis que les constructions en arrière sont des lieux de vie séparés par des courettes. Il dispose d'une façade ouverte sur la rue et les trois autres sont mitoyennes ou aveugle. Aujourd'hui cette typologie traditionnelle a évolué mais les maisons contemporaines en conservent les caractéristiques de base tel que l'étroitesse, l'alignement sur rue et la pièce de rez-de-chaussée dédiée au commerce.



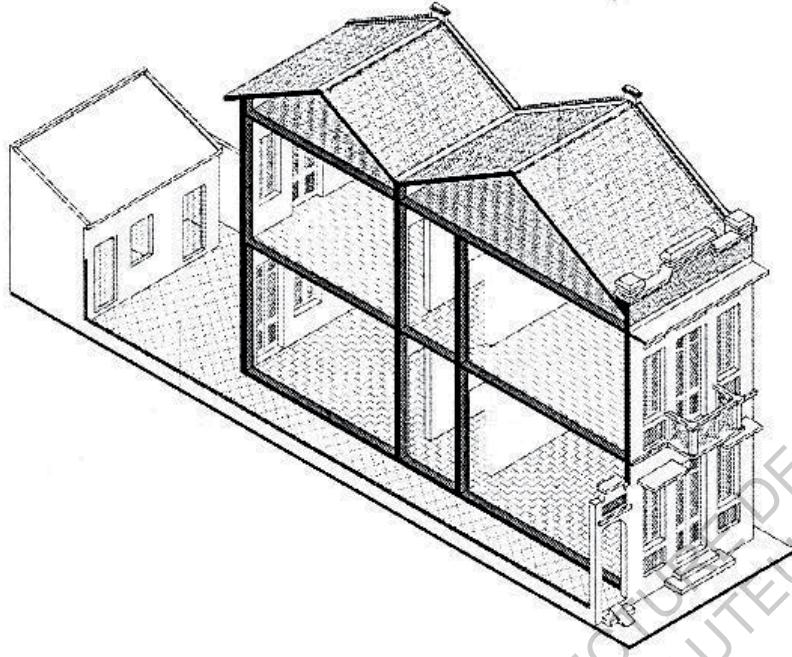
Axonométrie du compartiment chinois traditionnel.

Illustration par Doan The Trung, 2003

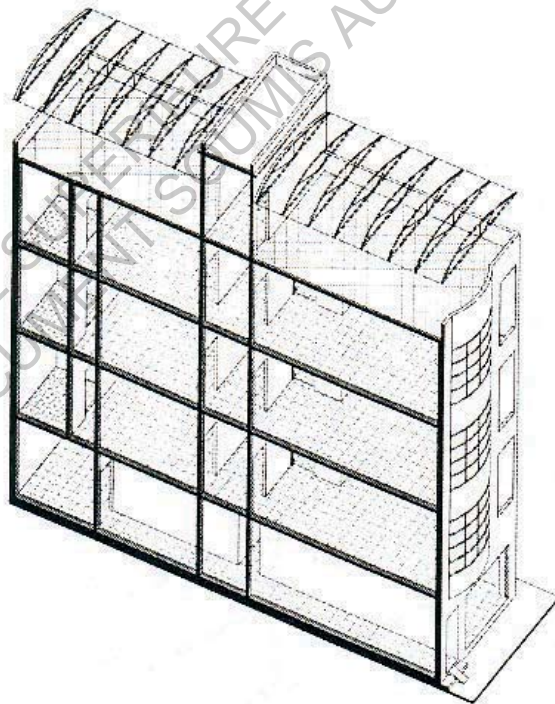


Elévation de la rue *Trieu Viet Vuong*, à Hanoi, composée de compartiments.

Illustration par Marika Vachon, 2001



Maison urbaine du XXème siècle.
Illustration par Doan The Trung, 2003

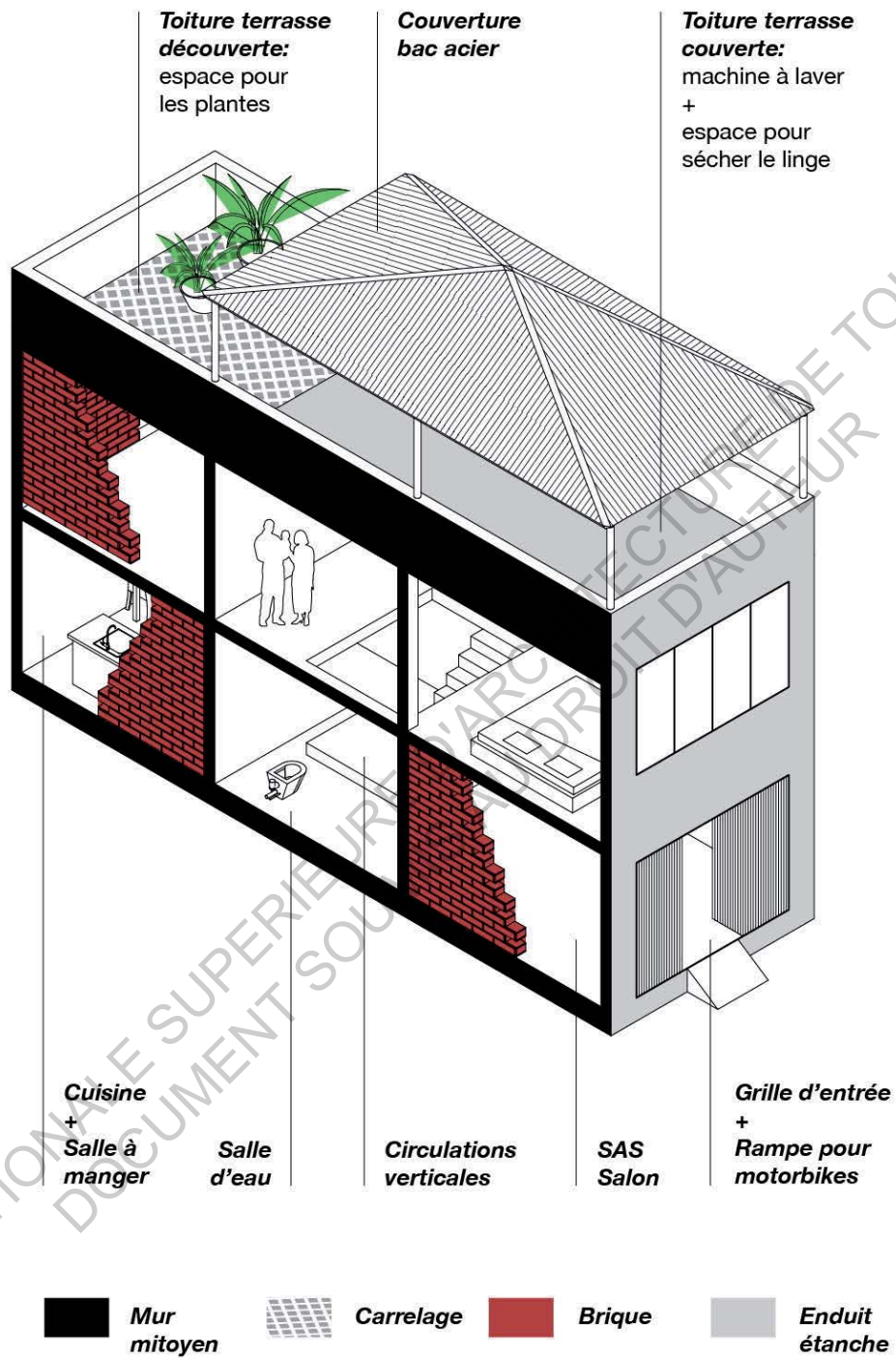


Compartiment contemporain du XXIème siècle.
Illustration par Doan The Trung, 2003

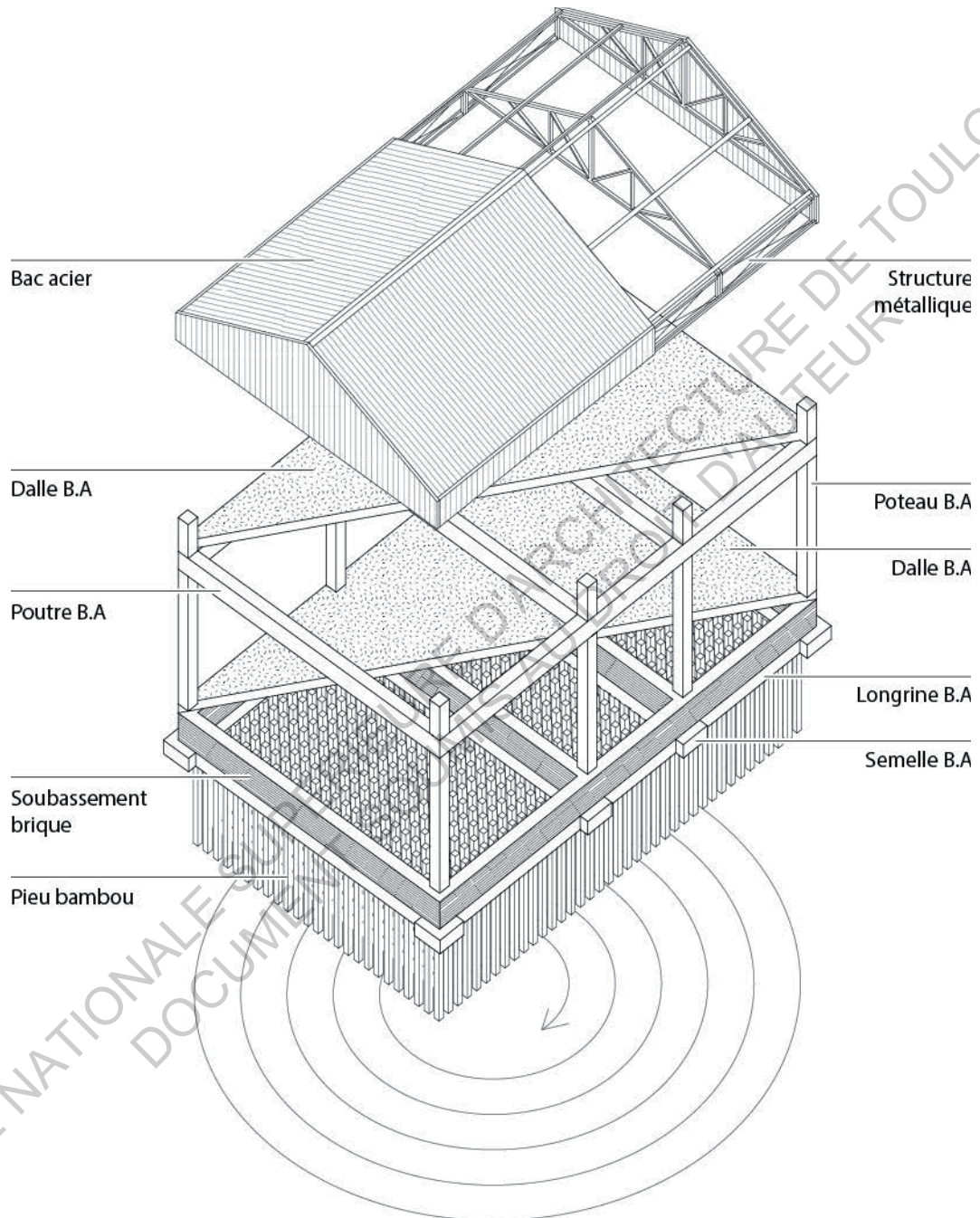
Le plan du compartiment contemporain est simple, il prends la forme d'un rectangle allongé et fonctionne en U. Sa longueur est au moins 2 fois plus grande que sa largeur, son emprise varie de 4x10 mètres à 5x12 mètres. Les pièces sont distribuées par une cage d'escalier et un couloir au centre. En front de rue au rez-de-chaussée se trouve la pièce de vie, et au fond généralement la cuisine. Aux étages se trouvent les chambres, de part et d'autres des circulations centrales. Les fenêtres sont généreuses, s'il y a un balcon ou une loggia il y a généralement une porte-fenêtre. Rappelons que nous sommes en climat tropical, le taux d'humidité avoisine les 95%, il est donc nécessaire de ventiler naturellement les espaces au risque de voir s'accumuler des moisissures (fréquentes aux mois de février/mars quand la saison humide reprend). Il dispose d'une structure poteau-poutre en béton armé, remplie par une maçonnerie en brique sur lit de ciment, avec en finition un enduit coloré qui marque la personnalisation de chacun. Le toit peut devenir une terrasse, généralement carrelée, et/ou surmontée d'une toiture légère en tôle ondulée. Il est souvent chapeauté par un réservoir d'eau, un gros cylindre en acier poli. La pression de l'eau étant très faible dans le réseau conventionnel, il est plus facile de distribuer l'eau par gravité depuis la toiture. Le compartiment n'a pas de jardin, il déploie donc une végétation domestique en toiture, en façade ou en front de rue. J'ai vécu dans 3 compartiments et j'en ai aussi beaucoup visité (ceux de commerçants, ceux d'amis vietnamiens) et c'est à chaque fois la même disposition. Le compartiment est un véritable module urbain qui tend à devenir un modèle traditionnel de l'urbanisation de Hanoï et de l'Asie du Sud-Est en général. Il permet une adaptation extraordinaire, il est compact et peut être utilisé comme habitat tout comme commerce.

Comme vu précédemment, le compartiment s'implante sur des rues de faibles largeurs (1 à 5m), tout en montant sur huit étages avec une moyenne de quatre étages. La rapidité et l'empirisme de l'urbanisation n'ont pas laissé le temps de moderniser ces anciennes diguettes encore constituées de terre il y a 30 ans. Aujourd'hui elles sont bétonnées et comprennent sous la dalle une rigole d'une cinquantaine de centimètres de profondeur qui récoltent et acheminent les eaux de pluie. Elle ne disposent pas de trottoir et sont exclusivement composées d'une 'chaussée'. Il n'y a donc pas de partition, de hiérarchie dans les usages de rue.

Ces voies secondaires et tertiaires découlant de la route-digue HHT sont entièrement longées par les constructions étroites et élancées qui forment un front bâti presque continu. La lumière pénètre mal dans ces ruelles obstruées par la grandeur des constructions. Cette pression du bâti sur l'espace public est accentuée par les extensions successives des maisons (balcons et loggias), la présence forte d'une végétation verticale, et l'omniprésente des réseaux électriques en hauteur. Parfois, il est possible de toucher les deux façades délimitant la rue avec ses deux mains, ce qui montre l'extrême petitesse de ces voies communicantes.



Principes constructifs du compartiment.
Axonométrie réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Principes constructifs du compartiment.
Axonométrie réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Variété des compartiments au début de la digue vue depuis le pont *Van Cao*:
des anciens ornementés avec fenêtres en bois, et des modernes à mur rideau.

Photo par Arnaud Jouanchicot.

Maison 1

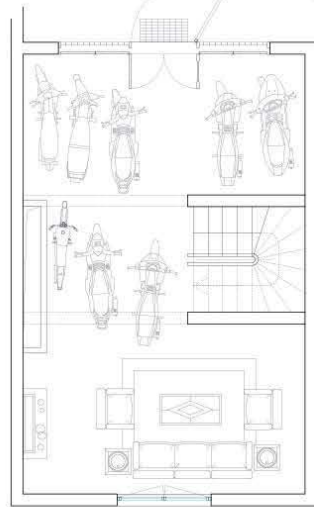
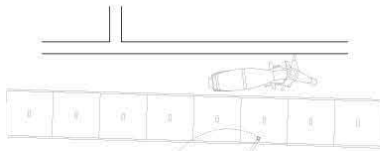
N°17, Allée 25,
97 avenue Van Cao,
Quan Ba Dinh, Hanoi

Habitants: 8

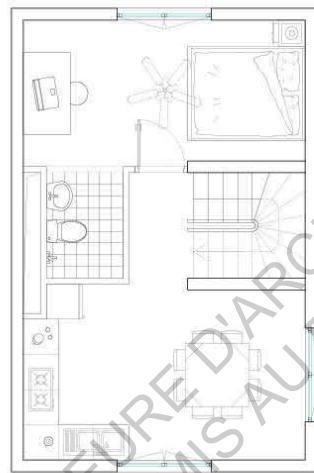


Plan masse

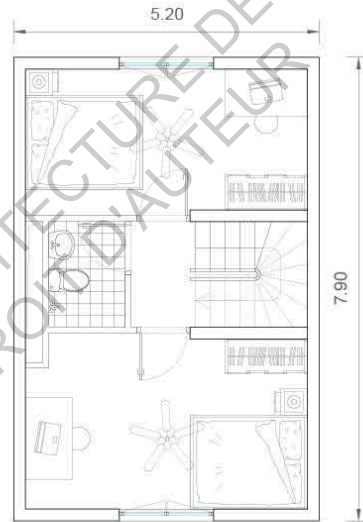
10m 5m 1m



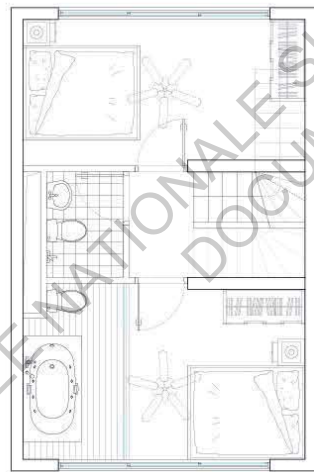
RDC



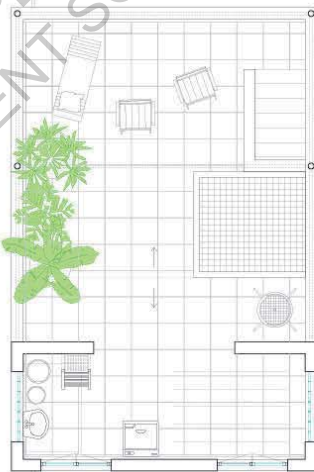
R+1



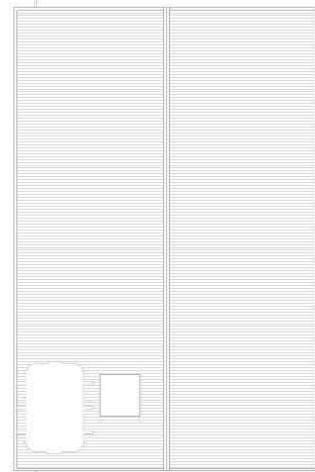
R+2 - R+3



R+4



Rooftop



Toiture

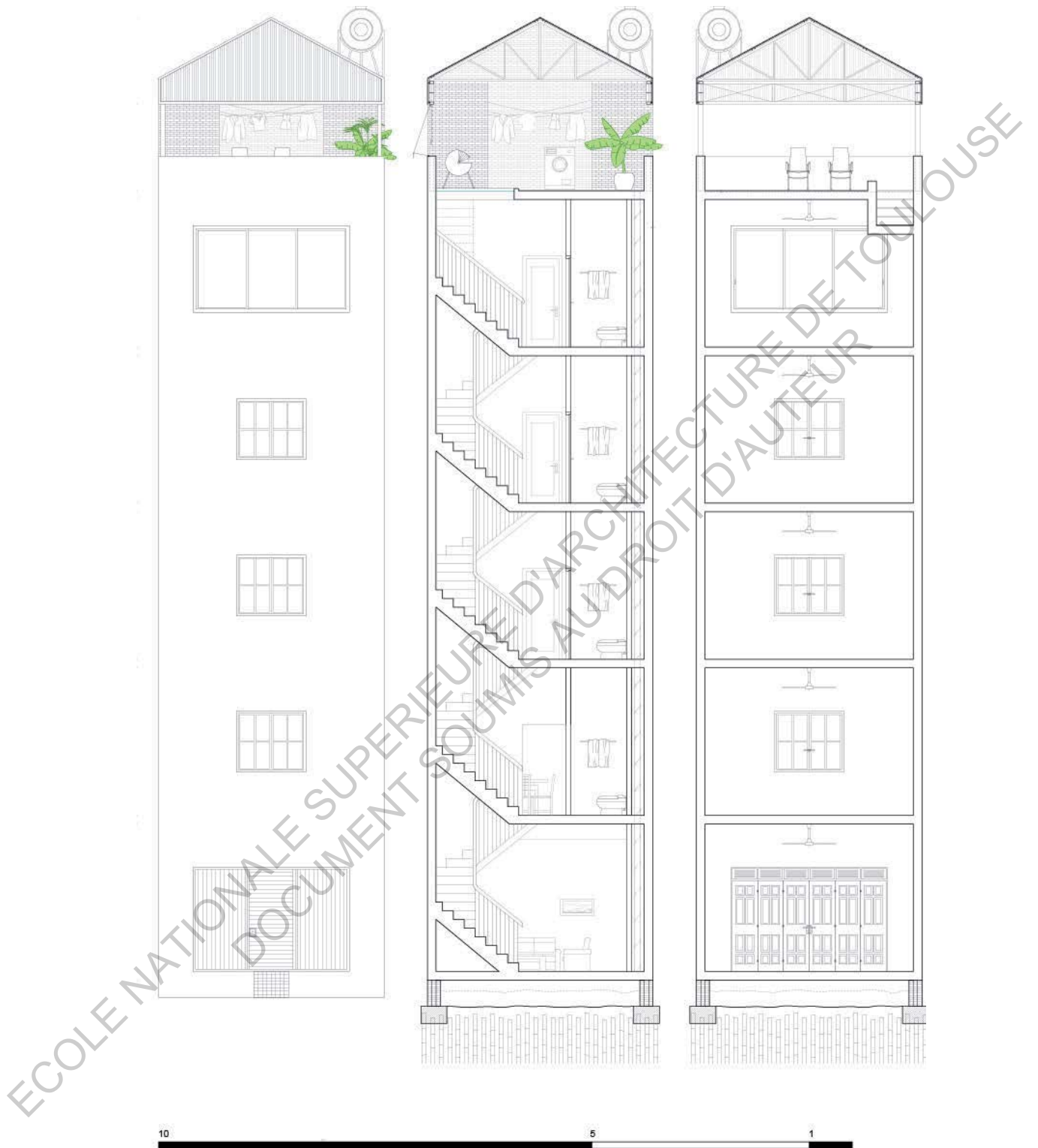
10m

5m

1m

Plan et situation de la maison 1.

Relevé et dessin par Arnaud Jouanchicot.



Coupes et façade de la maison 1.
Relevé et dessin par Arnaud Jouanchicot.



10

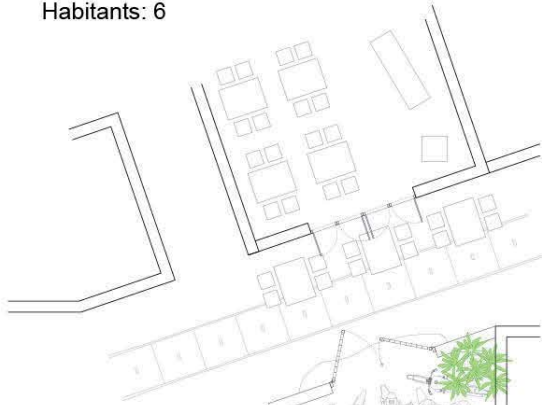
5

1

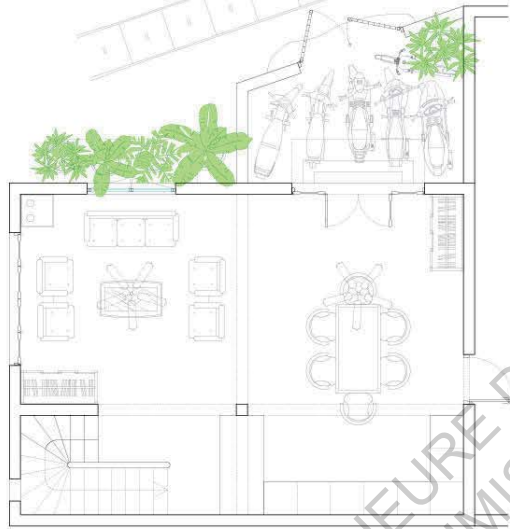
Coupe sur rue de la maison 1
Relevé et dessin par Arnaud Jouanchicot.

Maison 2
Commerce 1
 N°72, Allée 158 Ngoc Ha,
 Quan Ba Dinh, Hanoi

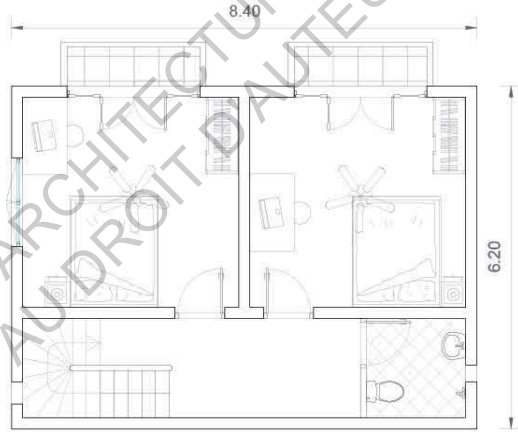
Habitants: 6



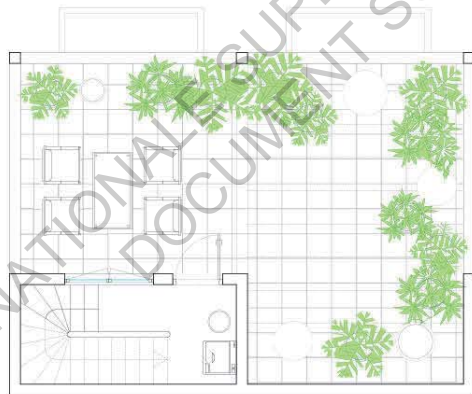
Plan masse



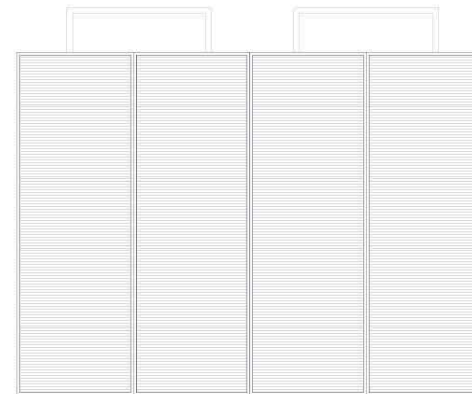
RDC



R+1 - R+2 - R+3



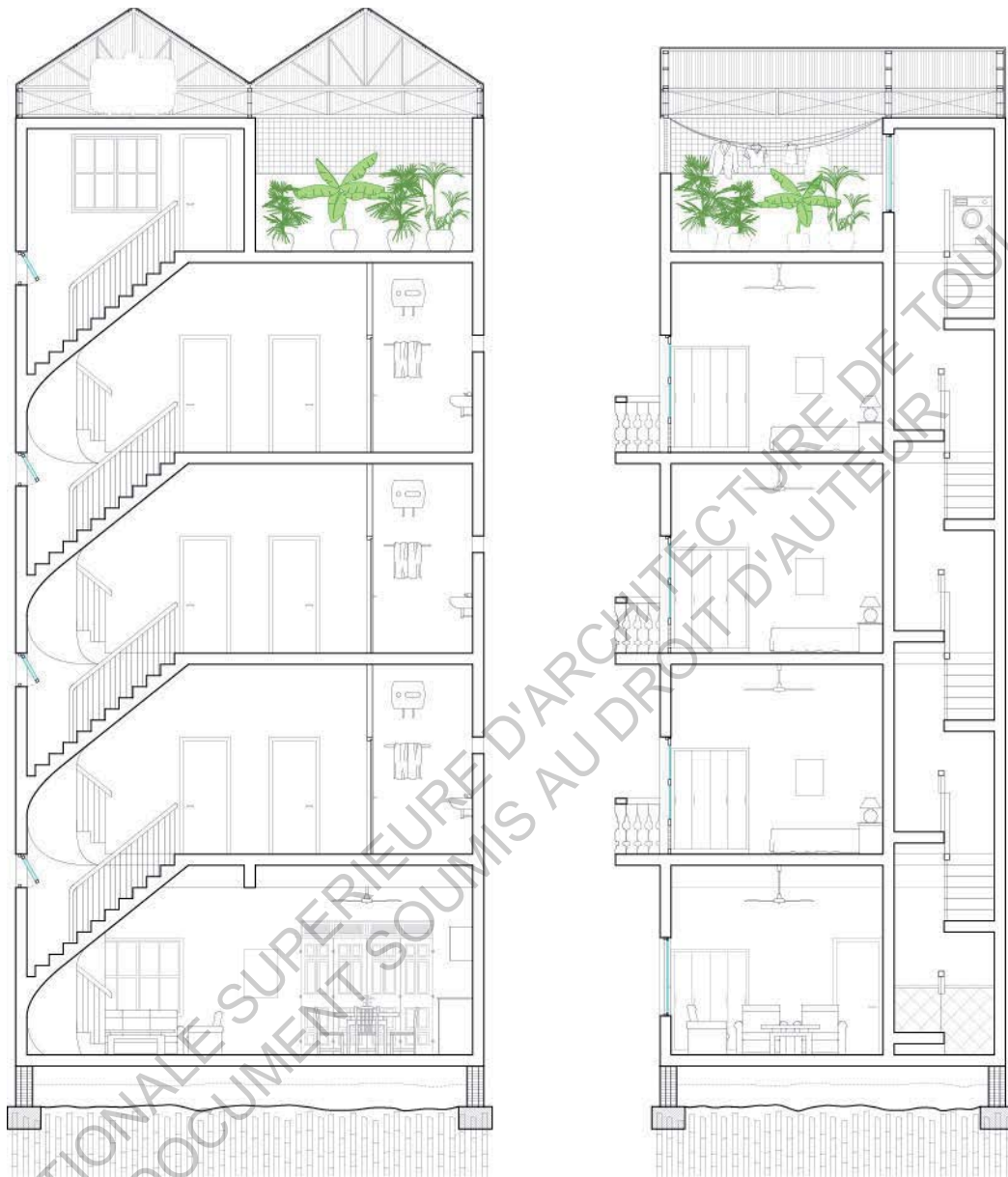
Rooftop



Toiture

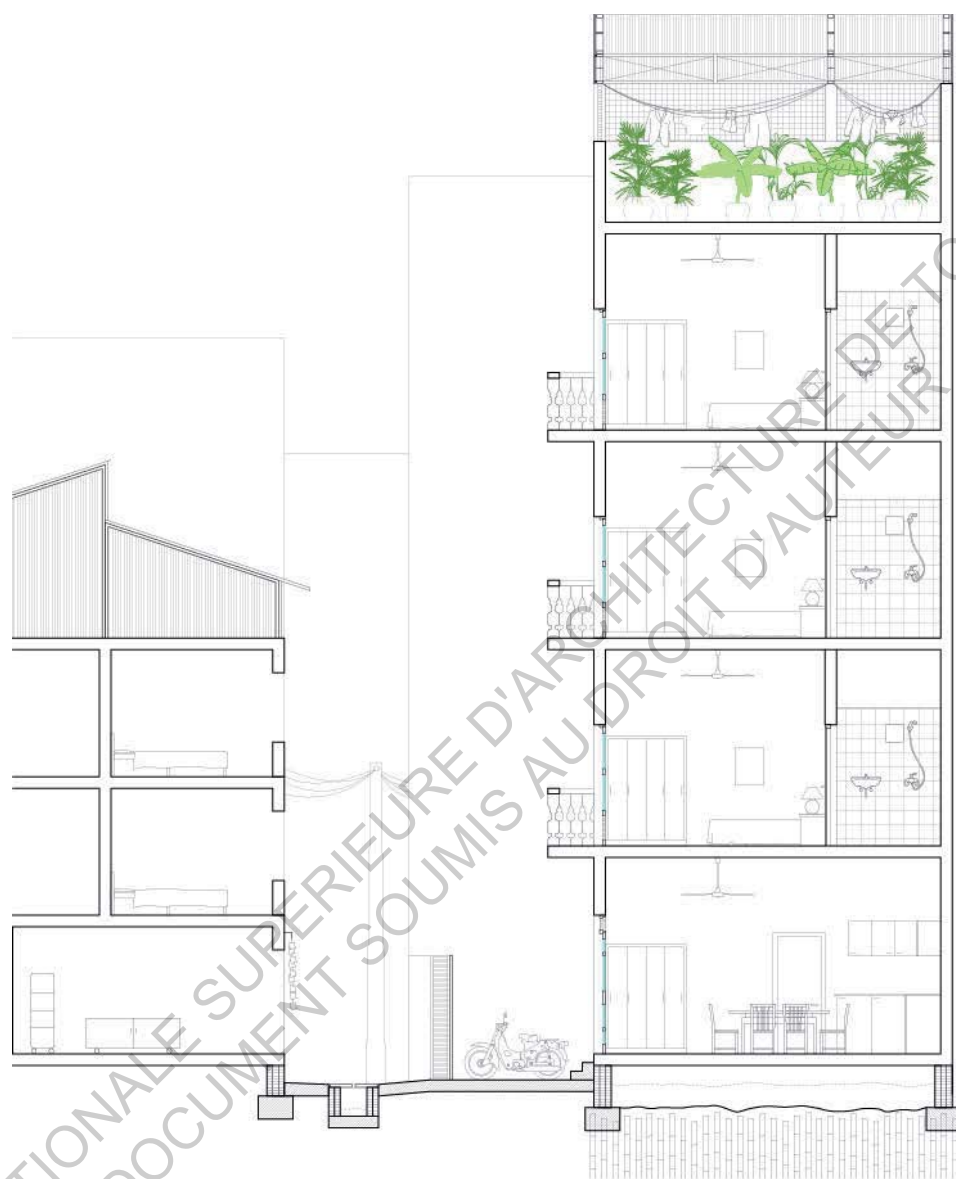


Plans et situation de la maison 2
 Relevé et dessin par Arnaud Jouanchicot.

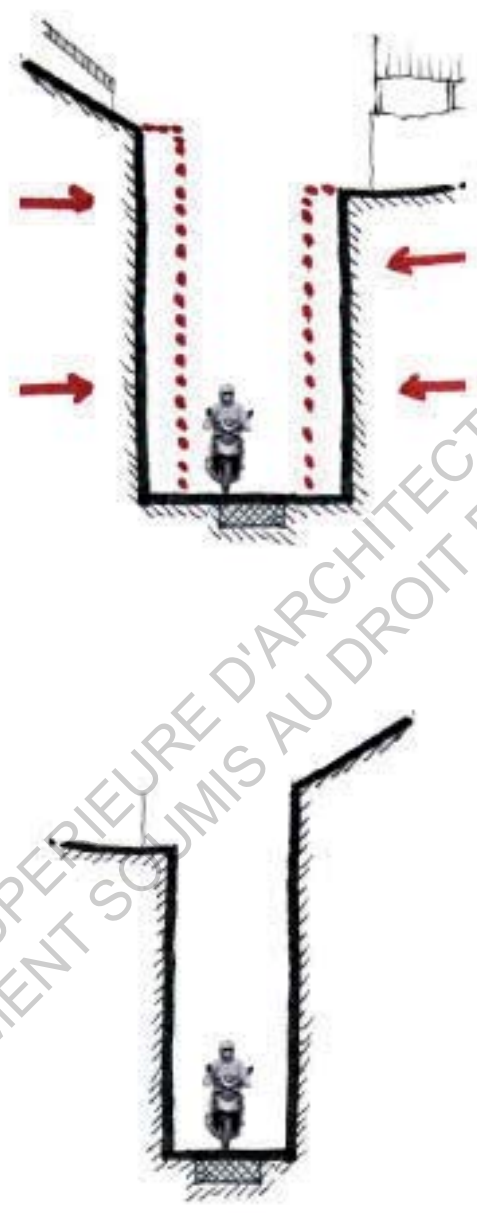


Coupes de la maison 2.

Relevé et dessin par Arnaud Jouanchicot.

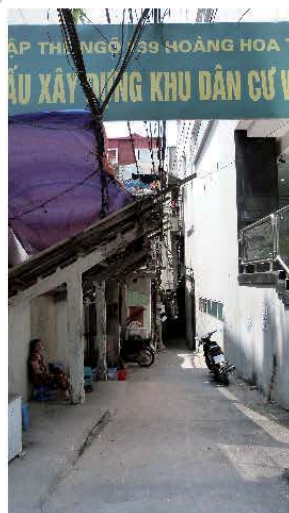


Coupe sur la rue de la maison 2.
Relevé et dessin par Arnaud Jouanchicot.



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

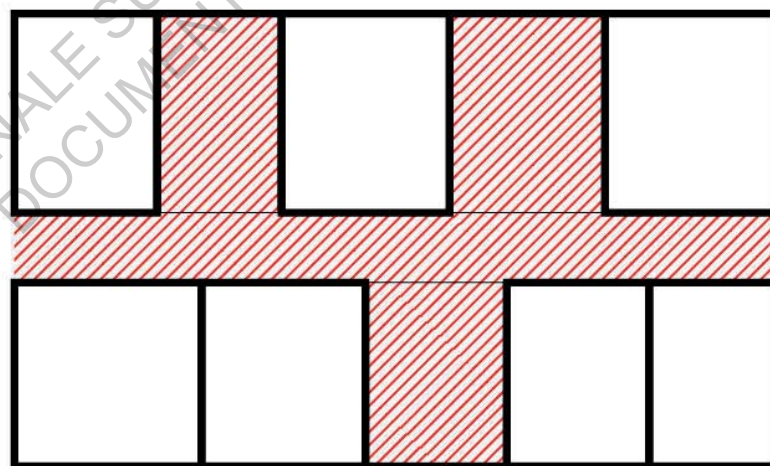
La pression bâtie sur l'espace public.
Coupes schématiques réalisées par Arnaud Jouanchicot.



Portraits de rues et ruelles. Photos par Arnaud Jouanchicot.

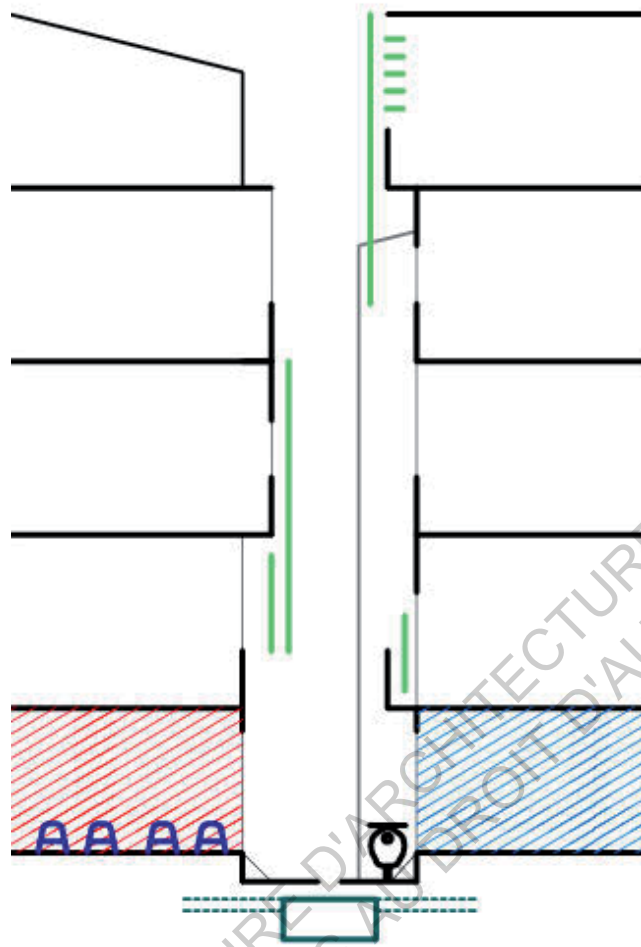
2.3 Le rez-de-chaussée : une dilatation de l'espace public.

Il est intéressant d'étudier le cas ambigu de la pièce de vie au rez-de-chaussée. Parfois, la façade est complètement ouverte sur la rue. Le fait seul de voir l'intérieur de la construction impact sur l'espace public : il se dilate. La façade devient le continuum entre public et privé. Ces redans privés viennent rythmés la linéarité de la rue. On peut classer ce phénomène en deux types, lorsque le rez-de-chaussée est commercial et lorsqu'il est résidentiel. Mais dans les deux cas, on note que la grille d'entrée du compartiment est ouverte et que l'espace intérieur et extérieur ne fait qu'un. Exemple quand j'achète des cigarettes à Mme *Chau*, je suis dans son salon. Lorsque mon voisin me vend une bière, c'est depuis son salon aussi. Et lorsque je mange devant chez Mme *Huyen* elle cuisine depuis son salon. Autre cas récurrent, le salon fait office de parking, le dedans-dehors est mis sans dessus dessous. Les *motorbikes* ou vélos sont garés à côté du canapé et de la table basse. Le rez-de-chaussée fonctionne comme un sas.

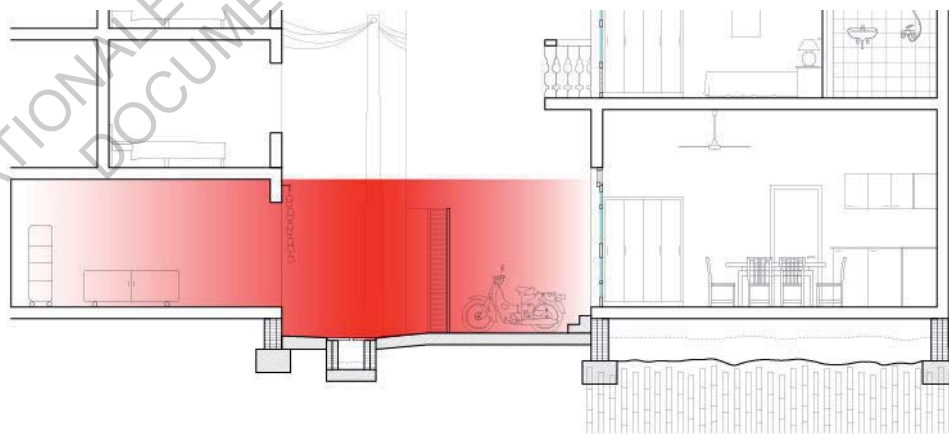


Projection de l'espace public dans le bâti.

Plan et schéma réalisés par Arnaud Jouanchicot.



Deux types de rez-de-chaussée ouvert : commercial en rouge, résidentiel en bleu.
 Coupe schématique réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Dilatation de l'espace public dans le commerce sur la gauche, et dans la cour de l'habitation à droite.
 Coupe réalisée par Arnaud Jouanchicot.



Maison (haut) et commerces (haut et bas) ouverts sur la rue 173 avenue HHT.

Photos par Arnaud Jouanchicot.



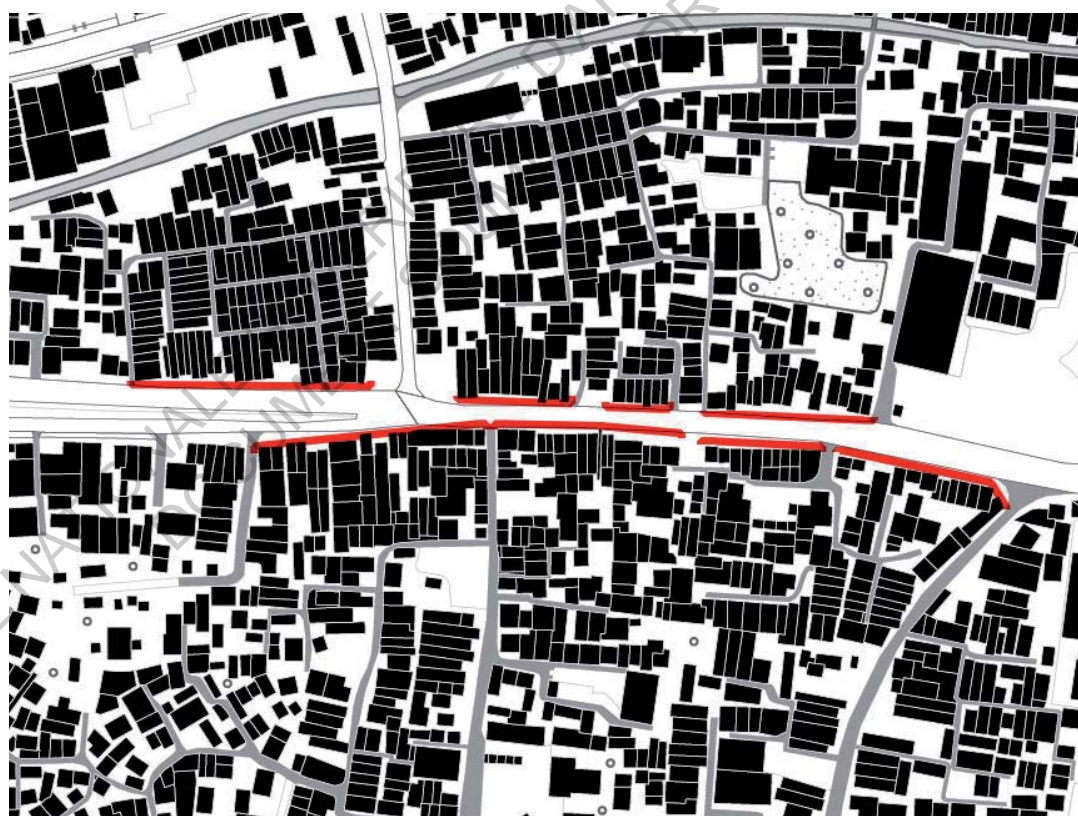
Rez-de-chaussée habitant ouvert allée 221 HHT.

Photo par Arnaud Jouanchicot.

3. Le compartiment commercial : armature de l'avenue HHT.

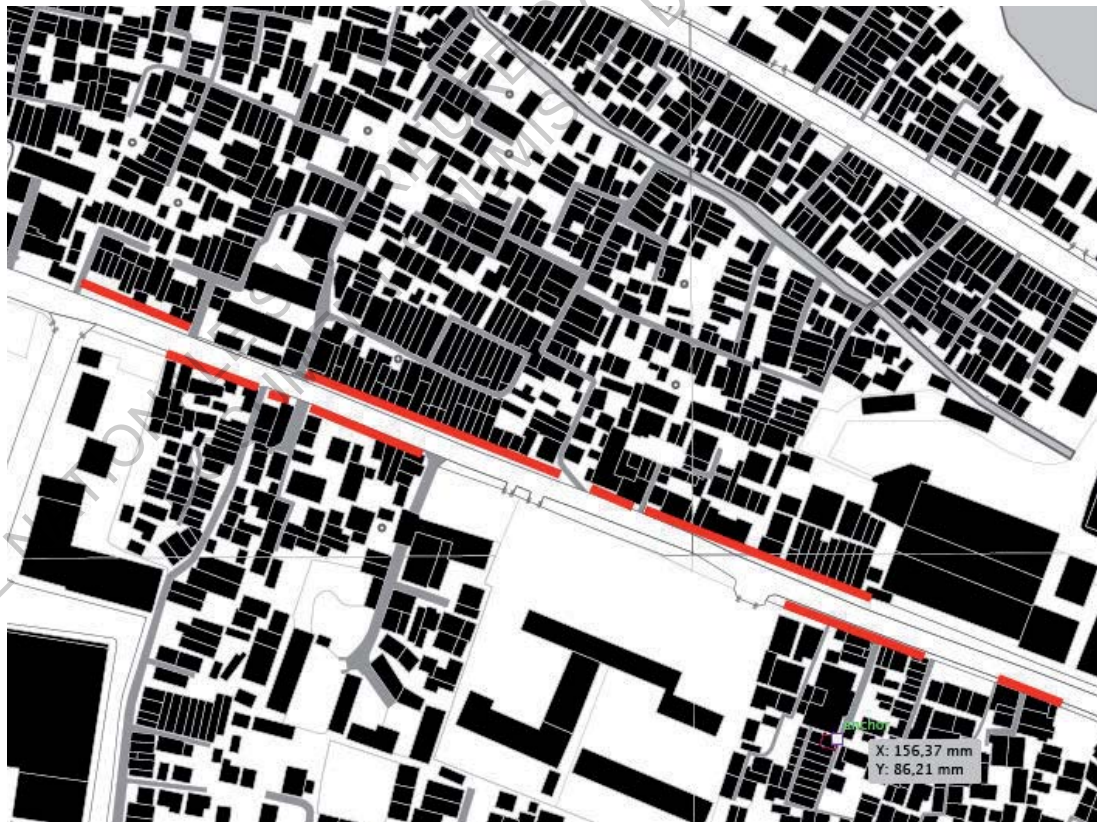
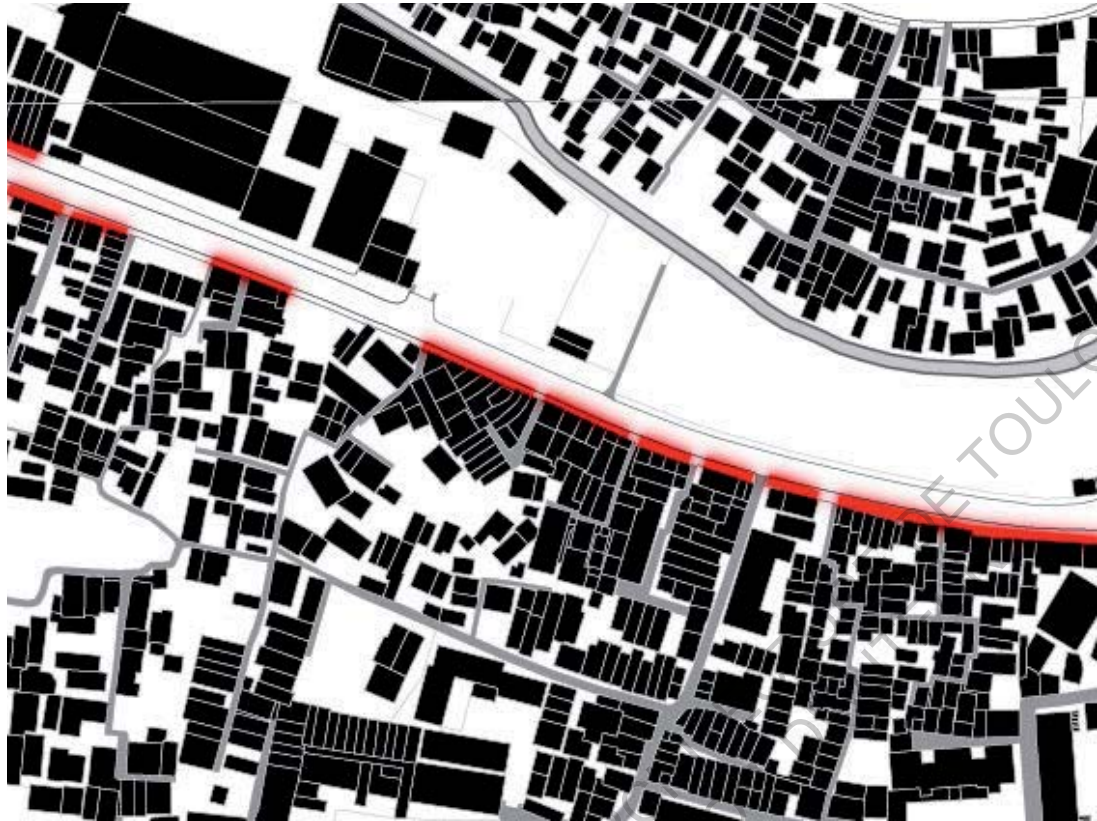
3.1 La digue : continuum commercial linéaire.

Dans la tradition vietnamienne, lorsqu'un couple se marie et emménage dans une nouvelle maison, il est dit que la femme ouvrira une épicerie de rue pour soutenir financièrement le ménage. La position privilégiée de la digue comme axe commercial majeur a fait que la grande majorité des constructions sont dédiées au commerce, ou du moins leurs rez-de-chaussée. Lorsqu'on observe les façades de l'avenue HHT, les compartiments mitoyens à rez-de-chaussée commerçant s'enchainent à perte de vue : un véritable continuum commercial s'est mis en place. Dans un rythme de 4 à 5m, les constructions et les trottoirs s'enchainent. Cette intensité s'explique aussi par le fait que la digue est de grande largeur, ce qui laisse plus de liberté et d'ampleur dans l'exercice de l'activité commerciale.



Façades commerciales de la digue en rouge.

Plans réalisés par Arnaud Jouanchicot.



Façades commerciales de la digue en rouge.

Plans réalisés par Arnaud Jouanchicot.



Compartiments commerciaux sur HHT.

Photo : Google Street View.



Façades et trottoirs commerciaux.

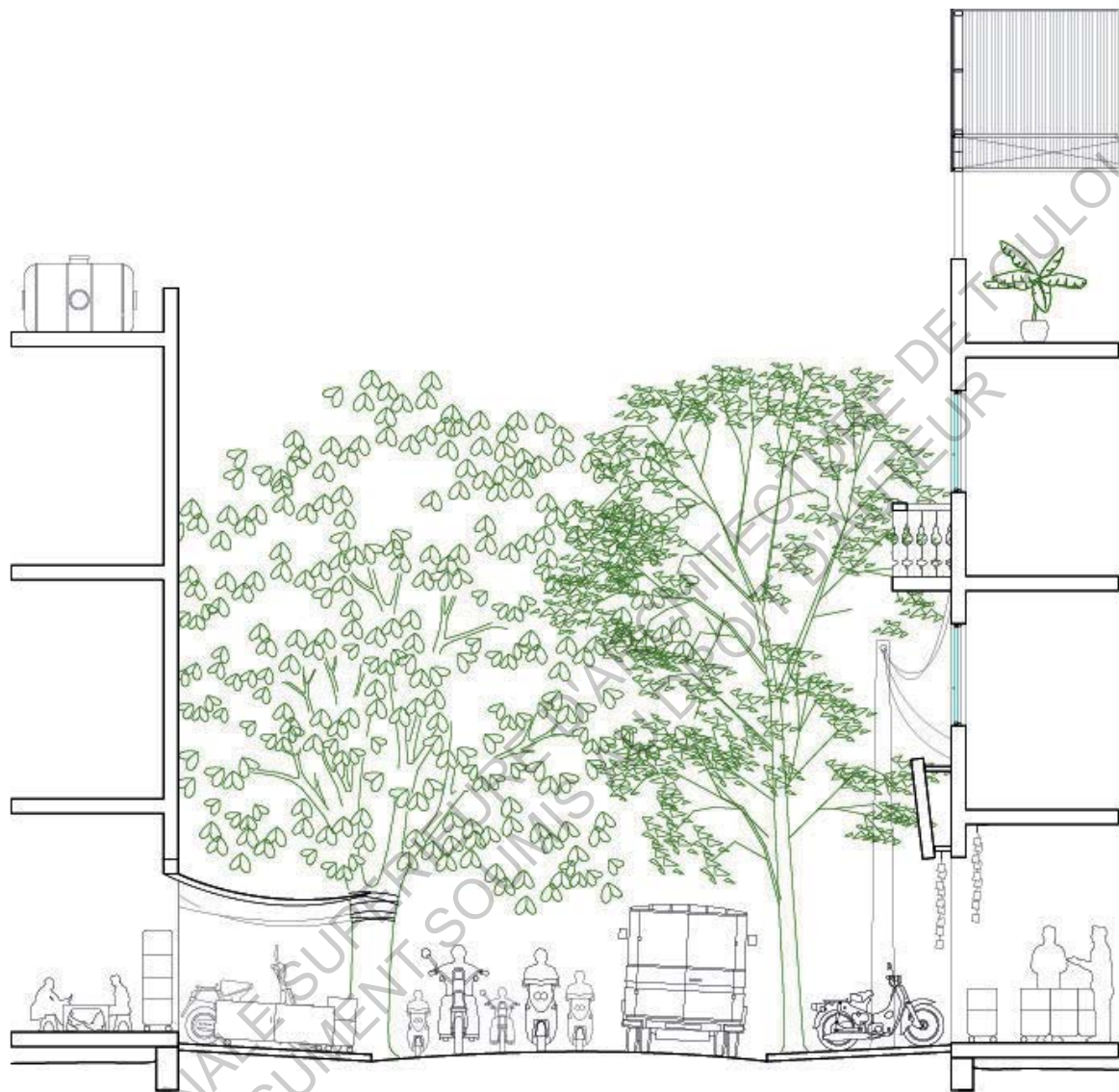
Photo : Google Street View.

3.2 Le trottoir comme pièce supplémentaire.

Nous l'avons vu précédemment, le rez-de-chaussée commerçant est une typologie récurrente, pour ne pas dire omniprésente sur l'avenue HHT. Nous avons aussi vu dans le chapitre précédent qu'il a tendance à s'ouvrir facilement sur l'espace public. Son intérieur se projette sur l'extérieur et fait partie intégrante de l'espace public. Sur la digue, on remarque qu'une architecture légère se déploie également en prolongement des constructions : panneaux publicitaires, bâches et stores pour protéger de la pluie et du soleil. L'espace au droit des façades est visuellement privatisé, mais aussi physiquement car il est utilisé par les commerçants. En réalité il appartient par abus de propriété au compartiment. Au Vietnam il est admis que la partie de la chaussée au droit de votre maison vous appartient. Ainsi, sous l'impulsion de travaux privés, la digue s'est aménagée un trottoir, ou plutôt des trottoirs en continu le long de la chaussée. Car si l'on observe bien, ce sont des centaines de bout de trottoir (de 4 à 5m, correspondant à la largeur du compartiment) mis bout à bout. Parfois en terre, d'autre fois en béton ou encore en pavé, chacun y va de son initiative. La morphologie de l'avenue marque une différence certaine avec les rues dans le sens où elle dispose d'un espace hiérarchisé. Le trottoir et la chaussée sont définis comme deux entités différentes. Cette partition a bien sûr été rendue possible grâce à la largeur conséquente de la digue, de l'ordre de 10m de façade à façade. Enfin, on remarque que des arbres de grande hauteur sont plantés régulièrement à l'alignement des trottoirs. Ils nous indiquent que l'aménagement est en réalité beaucoup plus vieux. Déjà il y a une centaine d'années, ces arbres devaient servir à abriter les commerçants. Aujourd'hui ils constituent une composante importante dans la lecture et la fabrication de l'espace public.



Photo par Arnaud Jouanchicot.



Coupe détaillée sur deux commerces de l'avenue HHT : le trottoir fait partie intégrante du compartiment, tout comme l'intérieur est le prolongement de l'espace public. Il y a continuum public privé.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



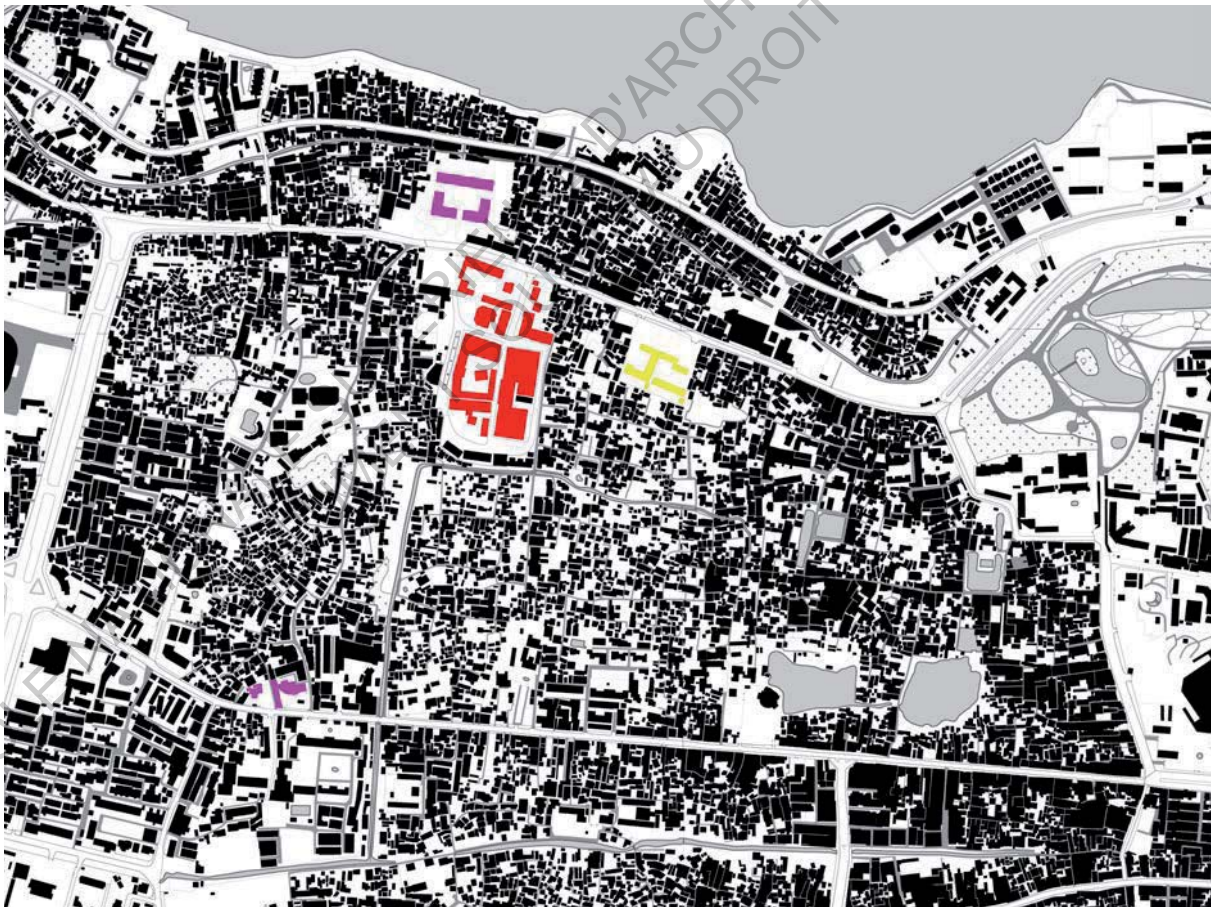
Epicerie: (176 HHT) et magasins de meuble : (283 HHT).

Photo par Arnaud Jouanchicot.

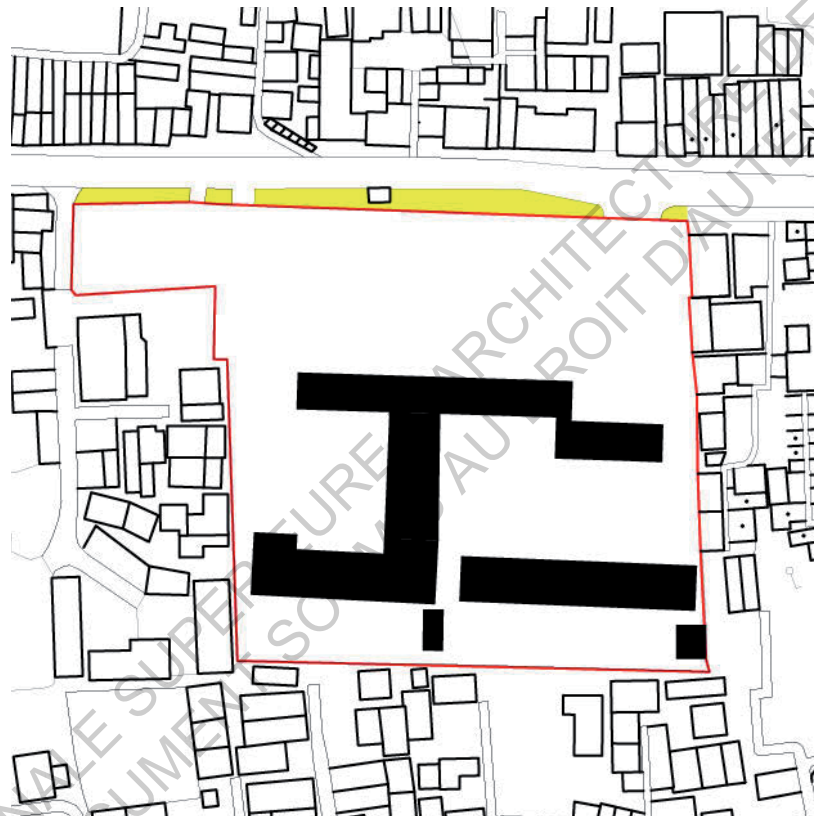
4. Bâtiments contemporains et esplanades.

4.1 Grosse emprises et parcelles à quatre faces.

Les bâtiments industriels, les équipements publics ainsi que les complexes résidentiels contemporains marquent une typologie particulière qui détonne avec le reste du tissu du quartier HHT. Ces bâtiments, de taille considérable par rapport aux compartiments, prennent place au centre d'une parcelle de forme rectangulaire. Contrairement aux compartiments, ils n'occupent pas la totalité de la parcelle et sont cernés par du vide. Généralement fermés au public voir même gardés, un mur est érigé sur toute leur périphérie afin de garantir sécurité et intimité. Ce même mur définit alors un trottoir, une esplanade ou un espace simple qui appartient au domaine public.



Repérage des exemple étudiés : en violet en haut le complexe résidentiel Golden Westlake, en violet en bas la TechcomBank et le Candle Hotel, en jaune l'école primaire et en rouge l'usine de bière Hanoi.



Plan de l'école 145 HHT. En rouge l'enceinte parcellaire murée, en jaune l'esplanade aménagée.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.

4.2 Murs périphériques et trottoirs aménagés.

Nous avons vu précédemment que les écoles, les hôtels et les usines produisent des enceintes murées qui définissent une esplanade. Elle se différencie des trottoirs issus des compartiments commerçants car elle tient d'un seul tenant, c'est-à-dire qu'elle est continue sur plusieurs dizaines de mètres, réalisée en une seule opération. Mais surtout, elle n'appartient à personne si ce n'est au public. Le bas d'une façade de compartiment appartient par abus de propriété à la construction, mais ici, c'est un mur qui est érigé, et personne ne revendique ce morceau de rue. Le trottoir est généralement aménagé par le propriétaire du bâtiment, ou par l'état dans le cas des équipements publics, mais il est laissé à la disposition de tous. De bonne facture il est souvent bétonné, recouvert de pavés, accueillent parfois des arbres, mais peut aussi être un simple trottoir. Le mur qui définit l'esplanade est d'une hauteur de 3 à 6m, il est capital car il retourne l'espace sur lui-même. Il n'est pas question ici de continuum public privé, l'espace est défini comme public et il accueille des activités bien identifiées que nous détaillerons dans la troisième partie.



Coupe sur deux esplanades de l'avenue HHT : l'espace est retourné sur lui-même par le mur, il n'y pas de confusion entre public et privé.

Relevé et dessiné par Arnaud Jouanchicot.



Mur de l'usine de la bière Hanoï 183 HHT faisant face au mur du Golden Westlake (en haut)
et mur de l'école primaire 145 HHT (en bas). Photos par Arnaud Jouanchicot.



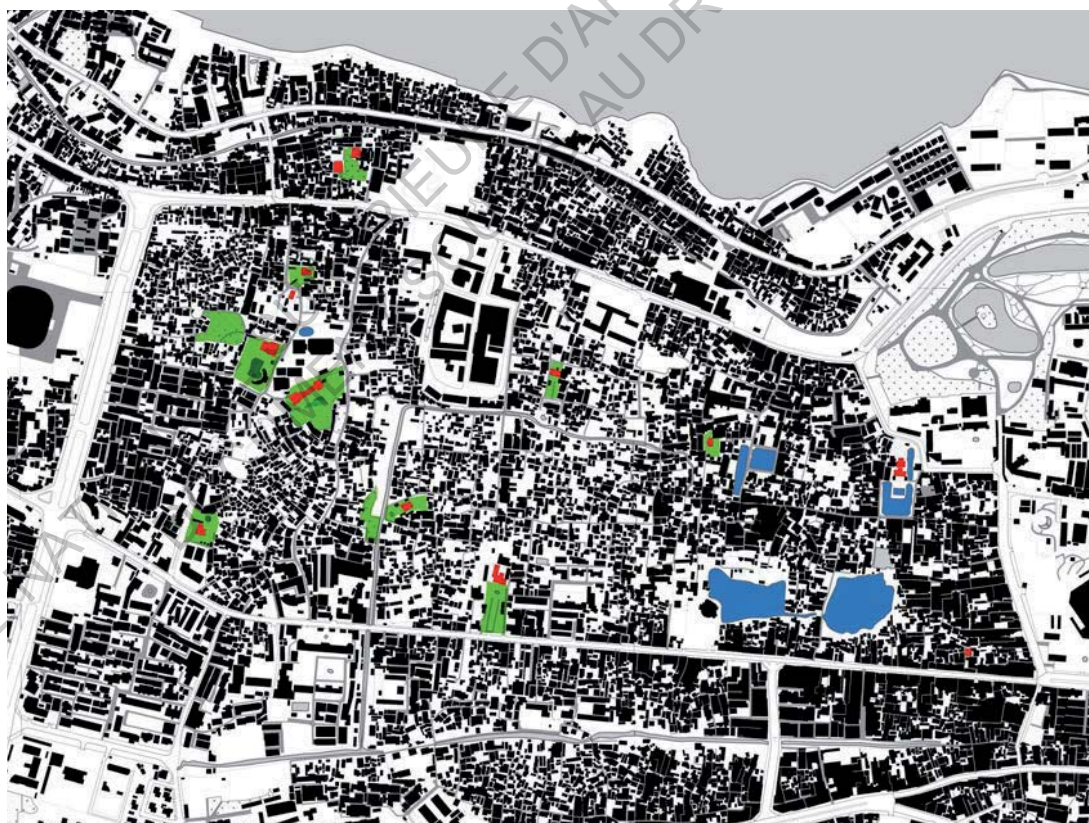
Mur du Candle Hotel (à droite) et mur de la Techcombank (gauche), allée 280 Doi Can, occupée par un restaurant spontané.

Photo par Arnaud Jouanchicot.

5. Patrimoine religieux et espaces naturels.

5.1 Des respirations en tissu dense.

L'urbanisation envahissante du quartier a tout de même préservé les bâtiments religieux et communaux qui font la tradition des villages. Les pagodes, les temples et les maisons communales sont cachés mais toujours là. Ce qui est incroyable quand on voit l'ampleur et la rapidité de la modernisation. Le mode de vie villageois traditionnel a perduré. Ces bâtiments sont très importants dans la structuration du quartier car ils font perdurer des valeurs telles que le culte des ancêtres, la vie communal et l'appréciation de la nature. Ces figures religieuses sont généralement associées aux lacs et espaces verts, elles disposent d'une périphérie sacrée qui leur permet d'être isolées de l'urbanisation. Ainsi ils constituent de véritables respirations dans le tissu hyper dense, offrent à la lumière des points d'entrées dans les ruelles, et isolent du brouhaha des motorbikes.



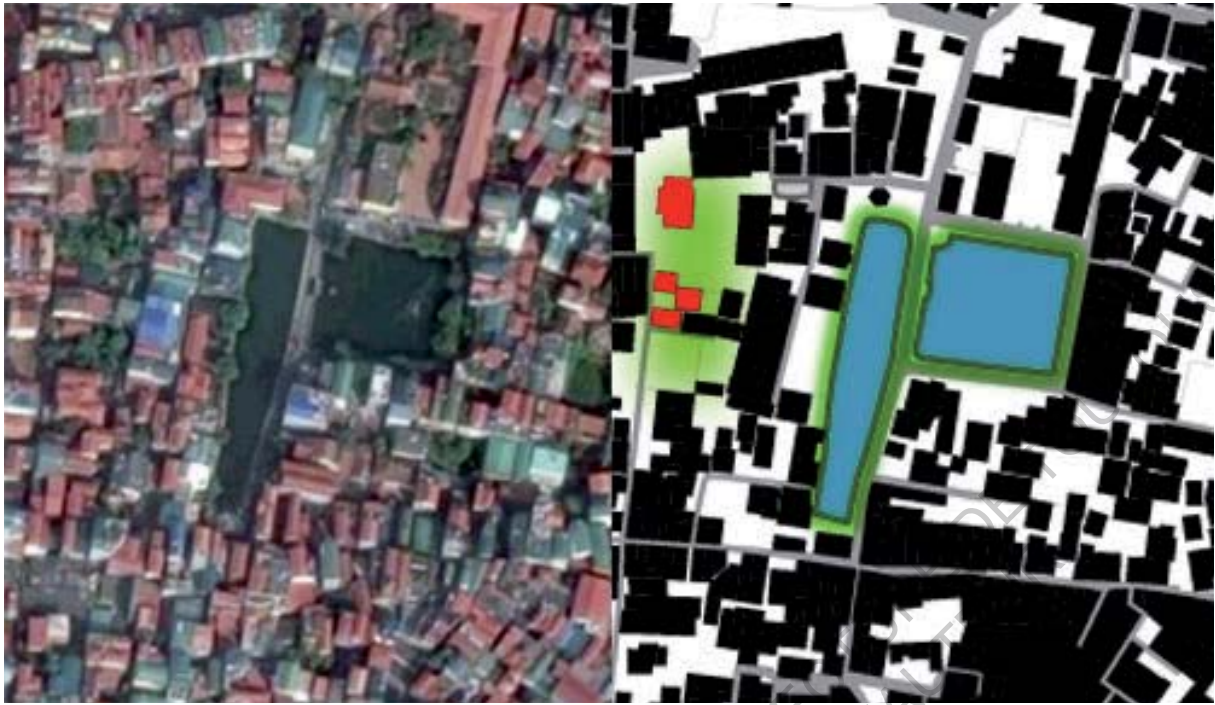
Pagodes (rouge), espaces verts et lacs disséminés dans le quartier.

Plan réalisé par Arnaud Jouanchicot.



La pagode de Chùa Bát Tháp 211 rue Đội Cấn.

Photo de Phan Hong via Google Images – Plan réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Le lac Hữu Tiệp au coeur du quartier, accessible par l'allée 97 HHT.
Au premier plan le train d'atterissage d'un bombardier américain crashé in situ.
Photo et plan par Arnaud Jouanchicot.

5.2 Centralités publiques.

Nous l'avons vu précédemment, les édifices religieux et les lacs sont au cœur de la culture vietnamienne. Ils constituent les points centraux dans le village traditionnel, l'équivalent des places européennes. Ainsi ils se démarquent des rues et ruelles car ils organisent l'espace public différemment. Il n'est plus linéaire et traversé mais ouvert et contournable. Traditionnellement le temple et la pagode sont organisés face à un lac, avec des montagnes dans le dos. Une esplanade est aménagée devant l'entrée, en relation avec le lac. Cette configuration donne naissance à une place, une centralité autour de laquelle les habitants se retrouvent. Les lacs quand eux sont très sollicités par les constructions en leur périphérie. D'une part parce qu'ils sont sacrés et qu'il est de bonne augure d'y habiter, mais d'autre part parce qu'il y fait plus frais. De fait il est dans les habitudes vietnamiennes de se retrouver autour du lac le midi ou bien le soir après le travail. Ainsi, un front bâti encerclant les lacs s'est construit petit à petit, et on retrouve bien entendu la typologie du compartiment commerçant. Il en résulte un espace public sous forme de quai, encadré d'une part par les constructions et d'autre part par l'eau, qui accueille activités, commerces et marchés parfois.



Esplanade du temple de Ngọc Hà, en fond les compartiment périphériques au lac.

Photo par Arnaud Jouanchicot.

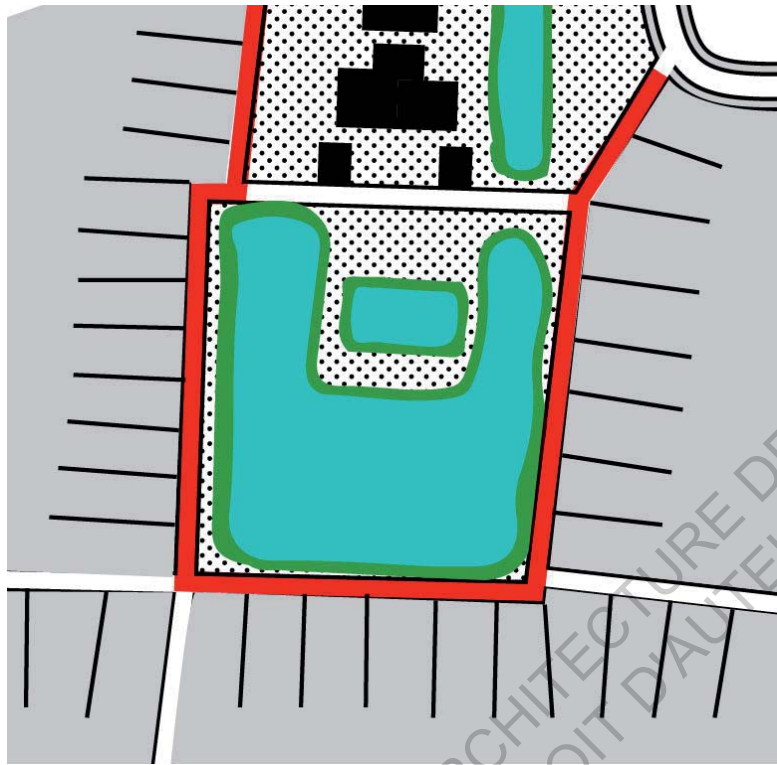
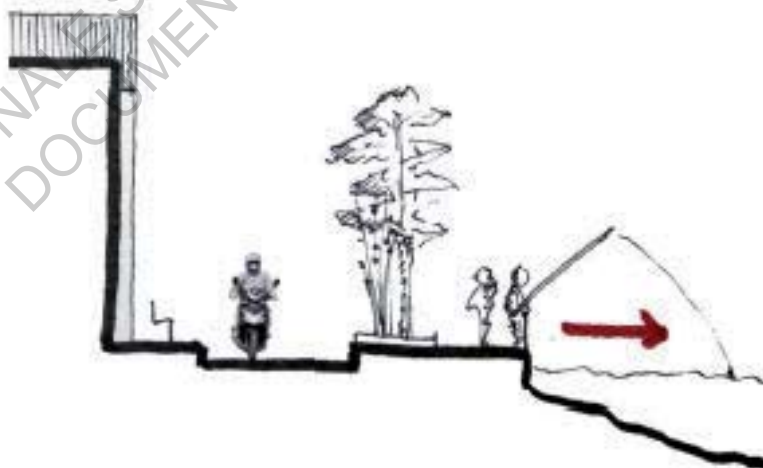


Schéma d'organisation du temple et du lac de Ngoc Hà, allée 158 *Ngoc Ha*
 En rouge les quais sollicités par les activités et commerces, en point-point la place centrale.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Coupe schématique sur le quai et le compartiment.

Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.

III. Appropriation de l'espace public

L'espace public est donc une denrée rare dans le quartier *Hoàng Hoa Thám*. La typologie du compartiment, combinée à une culture vietnamienne de la rue forte et un découpage parcellaire particulier, a produit des espaces étriqués et organisés linéairement, dans lesquels se superposent circulation, échanges commerciaux, loisirs et lieux de vie. Même la digue, d'un gabarit généreux et hiérarchisé, subit cette organisation linéaire et ce flou entre public et privé. La forte densité des constructions et la faible quantité d'espace public produit une forte intensité urbaine et une tendance à la privatisation des espaces. Nous allons maintenant étudier comment cet espace public est approprié, et établir des relations entre appropriations et typologie architecturale./morphologie urbaine.

1. Projection de la cellule habitée.

1.1 Pratiques habitantes.

Il est usuel de rencontrer dans la sphère publique des scènes de vie domestique. Que la façade soit juste ouverte sur l'intérieur, ou l'activité projetée au devant de la maison, l'espace est colonisé par la cellule familiale. Notre regard se laisse entraîner par les activités privées : lavage du linge, de la vaisselle, de la moto, prise des repas, parfois concoction des repas, séchage du linge, ou tout simplement repos sur le seuil de la maison. Il est aussi courant que l'espace au devant de la maison soit utilisé pour garer les *motorbikes*, les vélos, ou encore comme jardin urbain grâce à la disposition de plantes en pot le long des façades. Les habitants considèrent que la partie de la rue au droit de leur façade leur appartient, l'espace est donc mentalement et culturellement privatisé. L'accaparement de la rue est admise par les voisins et ne dérange personne si la circulation se fait sans égards. Cependant, en cas de conflits avec un tiers, le problème se règle à l'amiable par une simple plainte, et avec les autorités du quartier. La considération de l'espace en devant de la maison implique son entretien, les femmes nettoient ainsi les allées et veillent à la bonne évacuation des eaux. L'appropriation va donc plus loin, elle devient gestion de l'espace public par une force privée. On rencontre surtout ce type de pratique en cœur de site, elle intervient à travers le couple compartiment/ruelle, qui comme on l'a vu est plus habité qu'utilisé comme commerce sur la digue.



Vaisselle et linge dans une ruelle autour du 97 *Van Cao* (en haut)

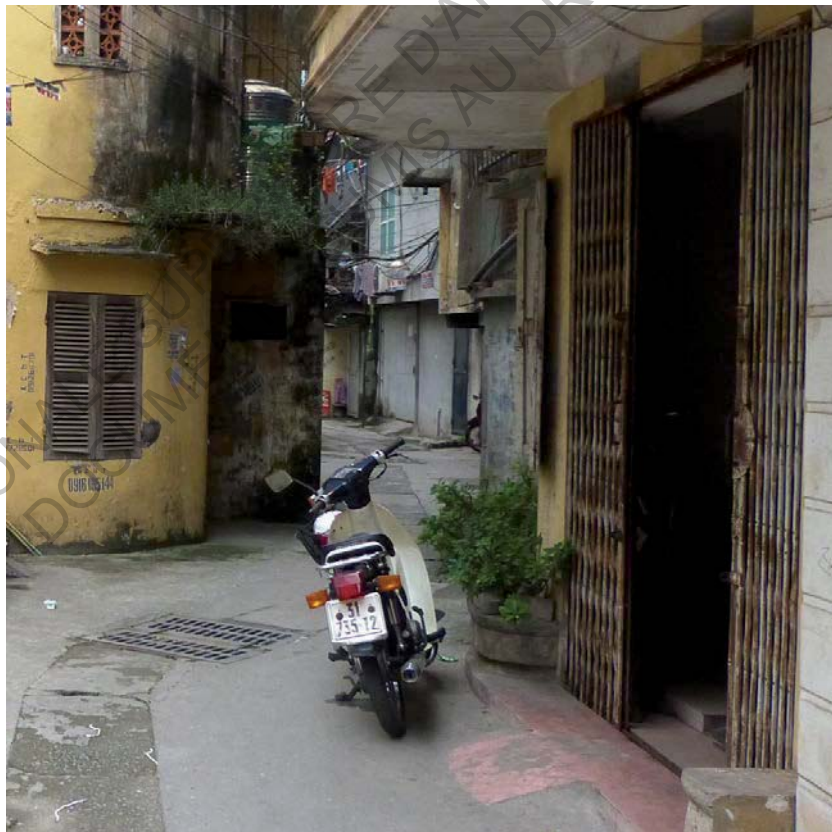
Un jardin urbain dans une ruelle autour du 189 HHT (en bas)

Photos par Arnaud Jouanchicot.



Séchage du linge dans une impasse de l'allée 173 HHT.

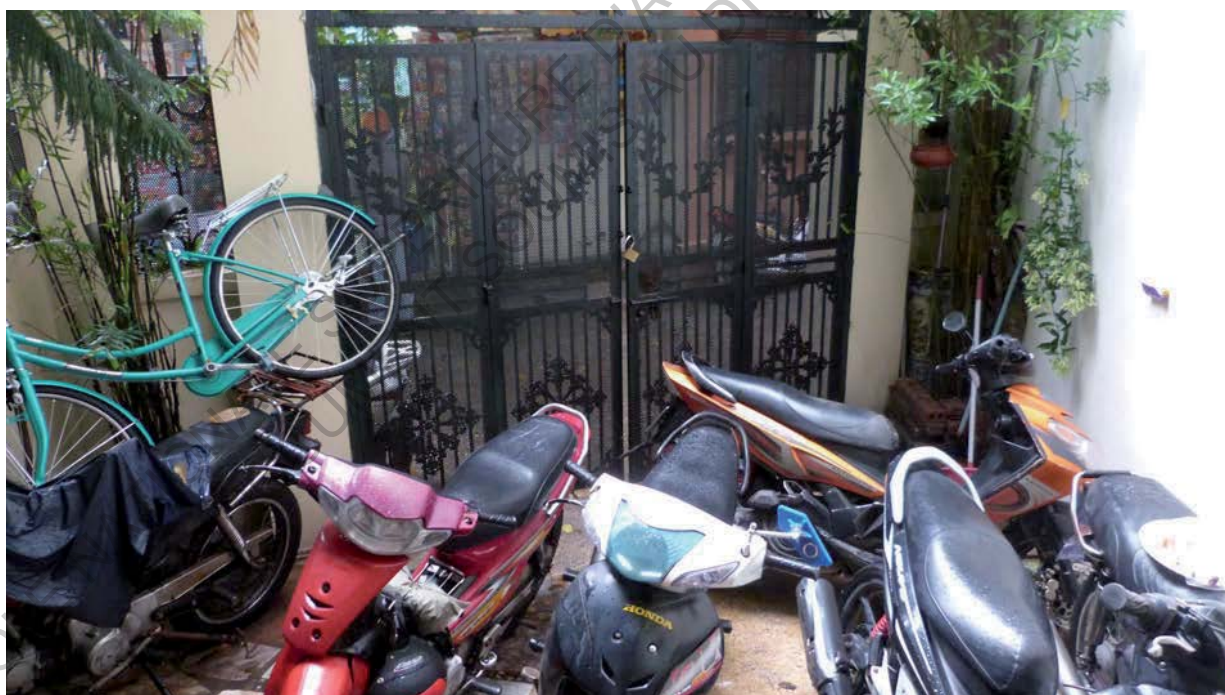
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Parking domestique dans la rue, 221 avenue HHT. Photos par Arnaud Jouanchicot.

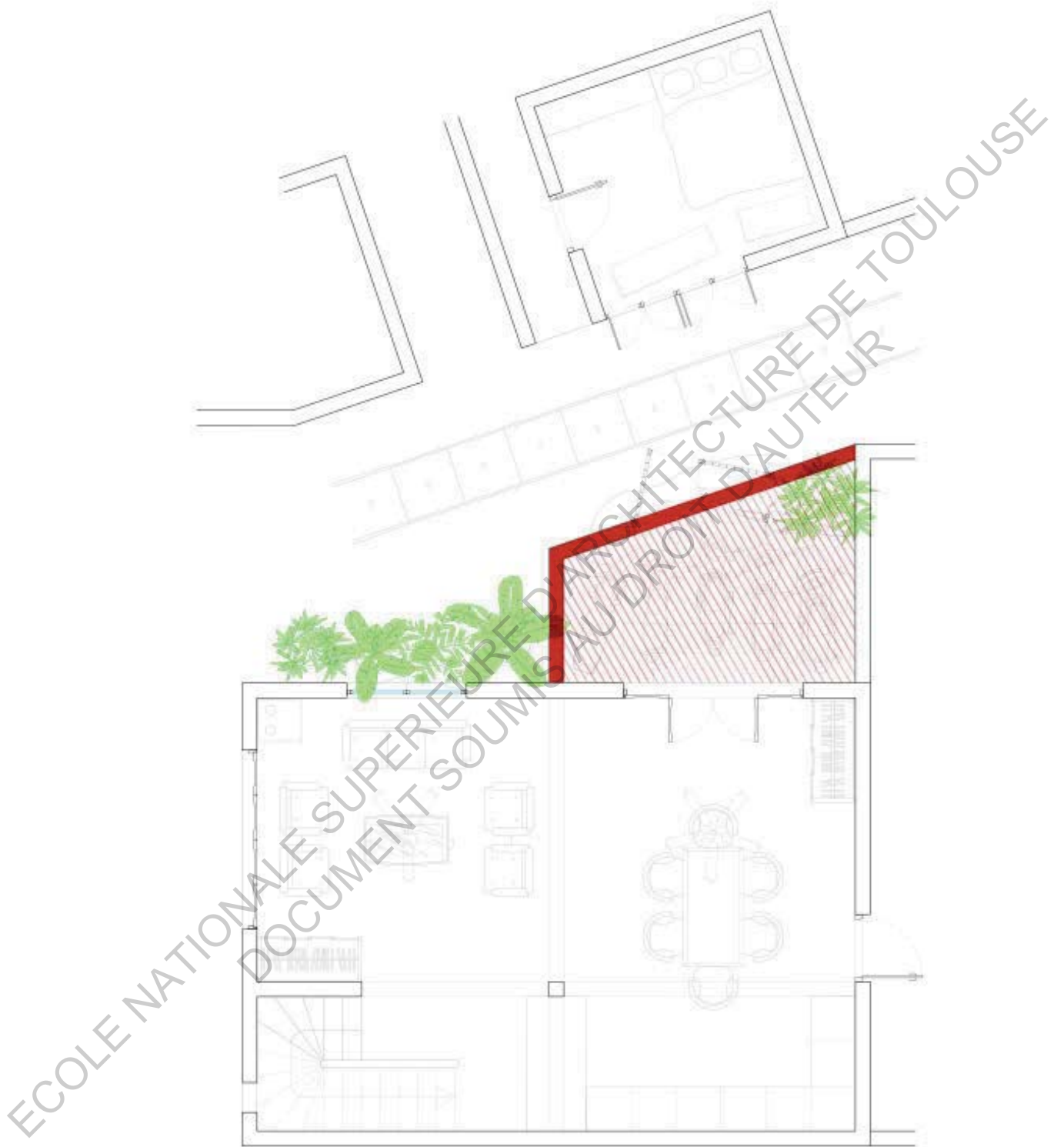
1.2 Extensions du logement.

Mais l'appropriation peut aller encore plus loin, comme le montre les exemples suivants. Parfois, l'espace au droit de la maison qui fait office de parking va être accaparé physiquement par un enclos maçonné. On ne parle plus d'occupation temporaire par les usages mais d'une occupation définitive, figé. Les extensions de type balcons et loggias peuvent être également considérées comme appropriations de l'espace public car elles viennent obstruées la pénétration de lumière dans les rues. Egalement, dans le cas d'un compartiment où les étages sont en saillis sur la ruelle, l'espace sous l'avancée bâti peut être investi par une fermeture progressive de l'espace, pour ne faire plus qu'un avec le premier corps construit. Un autre exemple récurrent, deux constructions perpendiculaires laissent un triangle non qualifié. Il va être rattaché à un des deux ménages. L'espace de la ruelle se trouve encore une fois amoindri, les dynamiques privées de transformations du logement viennent colonisées le peu d'espace déjà présent.



Cour privatisée de la maison 72 allée 158 *Ngoc Ha* (plan ci-après)

Photo par Arnaud Jouanchicot.



En rouge l'extension par abus de propriété.
Plan réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Privatisation d'une ruelle par un enclos maçonné, allée 158 Ngoc Ha.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Cour privatisée par un structure métallique légère surmontée d'une bâche plastique, allée 173 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Extensions allée 158 *Ngoc Ha*.
Photo par H el ene Grosdidier.

2. Projection du compartiment commerçant.

2.1 Signalétique, marchandises, mobilier et motorbikes.

On peut découper l'appropriation de l'espace public par le compartiment commerçant en trois strates : l'intérieur de la pièce de rez-de-chaussée, la devanture/façade, et trottoir au droit de la construction, chacune intervenant de manière différente, mêlant appropriation visuel et physique.

La première caractéristique du commerce en compartiment est qu'il se projette visuellement sur l'espace public. Il dispose d'un espace intérieur entièrement ouvert sur la rue, sans vitrage pour filtrer le regard. Le passant distingue la marchandise, les vendeurs, la décoration intérieure, parfois la famille etc. On peut dire que l'activité et la vie privée du propriétaire occupe l'espace public mentalement. On rejoint le concept de continuum public privé et de dilatation de l'espace public dans l'architecture.

Ensuite, il dispose généralement d'une signalétique imposante (panneaux publicitaires, enseignes etc.) et la devanture est chargée de produits variés (chips, boissons, chewing-gums etc.) qui attire l'œil. Sa façade est extrêmement décorée et renvoie des signes qui occupent l'espace mental du passant. Ces signes occupent aussi l'espace physique de la rue car ils lui donnent du relief, de la matière et de la couleur.

Ensuite vient la projection physique, l'occupation du sol. On a vu que l'espace commerçant occupe le rez-de-chaussée du compartiment, ainsi que la portion de trottoir ou de rue au droit de sa façade, par abus de propriété. Ainsi, on observe une projection des produits et des activités sur l'espace public. Les restaurants déploient toute leur activité sur le trottoir : tables et tabourets en plastique qui quadrillent le pavé et parking des motorbikes des clients. Une boutique quant à elle consacrera son morceau de trottoir uniquement au parking de motorbikes et à l'exposition de la marchandise. Enfin, une épicerie occupera une partie du trottoir avec ses produits, et laissera le reste libre pour assurer un parking fluide. Tout dépend du type d'activité exercé, mais l'espace est à chaque fois occupé, rentabilisé.

De plus, les propriétaires vont et viennent entre l'intérieur du compartiment et l'espace public, de même que les clients. On mange dehors, dedans, si on a besoin des toilettes c'est à l'intérieur, mais pour payer c'est à l'extérieur. Il n'y a plus de limite public/privé, le complexe rez-de-chaussée/trottoir possède un statut à part entière, on rejoint le concept de façade comme continuum public privé, et non comme rupteur.



Cuisinière déployée sur le trottoir : 65 avenue HHT
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Marchandises déployées dans du mobilier d'exposition : 67 avenue HHT
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Marchandise déployée sur le trottoir 283 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Vietnamiens assis sur le trottoir d'une brasserie 3 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Parking devant un magasin de téléphonie 223 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Signalétique et marchandise d'une épicerie 176 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Signalétique et parking de motorbikes allée 173 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Salon de coiffure et épicerie: allée 173 HHT
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Ferronnier et sa marchandise sur la rue, allée 173 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Garage qui déborde sur l'espace public, allée 173 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Marchandise déployée sur le trottoir, 221 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Perspective depuis un trottoir saturé.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Superposition des usages dans une ruelle de l'allée 158 *Ngoc Ha*.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

2.2 Des appropriations différentes dans le site.

On a vu que sur l'avenue HHT la majorité des constructions type compartiment possèdent un commerce en rez-de-chaussée. On y trouve beaucoup de restaurants, de cafés, de salons de massage et de coiffure, de garagistes, de magasins de téléphonie ou de mobilier, des concessionnaires, des karaokés ou encore des animaleries. Lorsqu'on descend dans les échelles de rues et ruelles, les commerces se font plus rares car le quartier devient à dominante résidentiel. Il est tout de même courant d'y rencontrer un coiffeur, un restaurant ou une buvette, mais pas de façon systématique comme sur la digue.

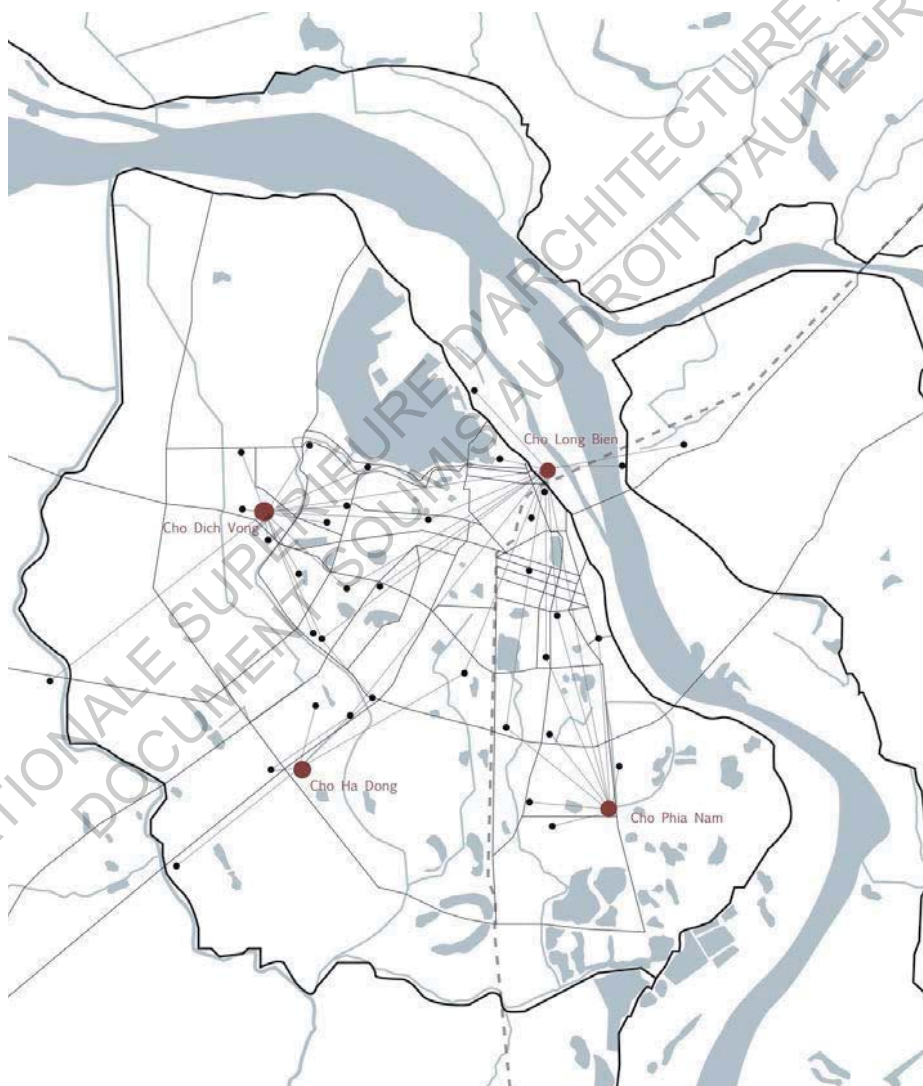
Si la cohabitation entre espace public et activité commerciale s'effectue plus facilement sur l'avenue HHT, elle devient compliquée dès lors que l'on descend dans les échelles inférieures: les ruelles n'ont pas le gabarit pour accueillir toutes les activités. Ainsi le mobilier commerçant se fait plus rare et le plus public est invité à entrer rapidement dans la pièce de rez-de-chaussée. Ces appropriations sont bien entendu contrôlées et gérées par les autorités du quartier (phường) et du hameau (quận). Si elles dérangent ou empiètent sur la limite légale, il y va de petits arrangements avec les représentants politiques. Encore une fois, la loi générale s'écrase face à la gouvernance locale.

3. Les marchés : une occupation intensive.

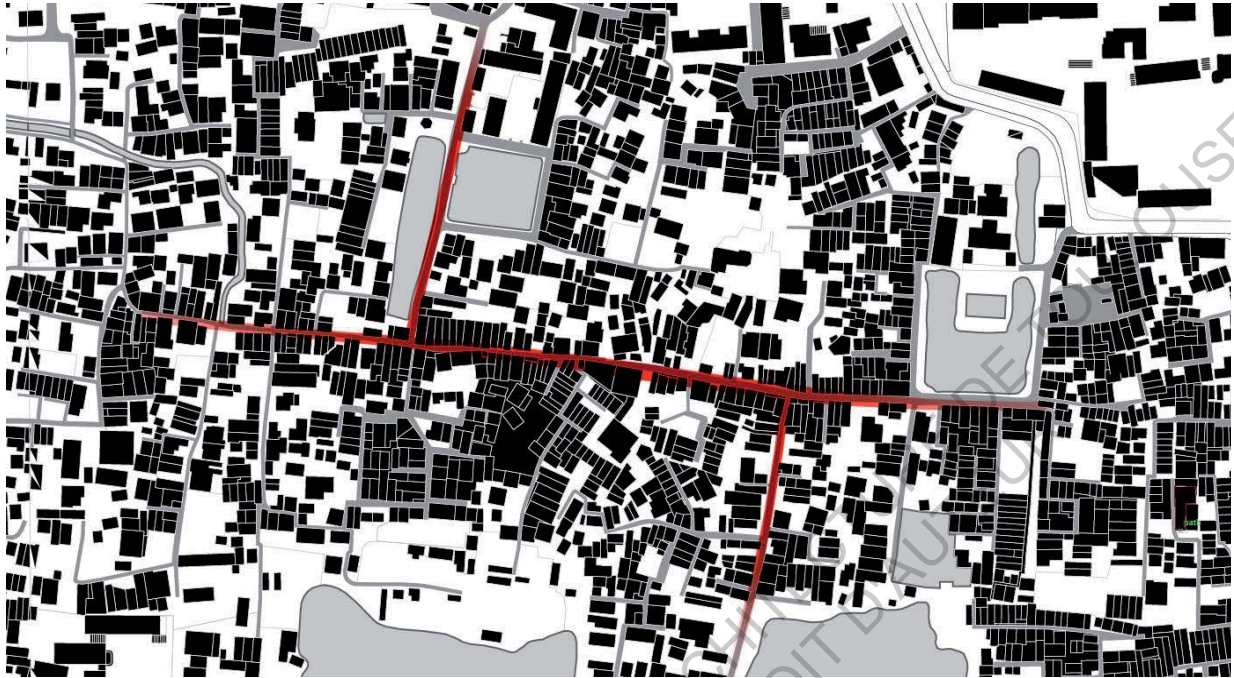
3.1 Stratégie d'implantation.

Les marchés constituent probablement l'appropriation la plus importante du domaine public. D'une part parce qu'elle est quotidienne, et d'autre part parce qu'elle de grande ampleur. Il est donc important d'en rappeler rapidement le fonctionnement. A Hanoï il y a 4 marchés de gros qui sont installés aux 4 coins de la capitale. Ils sont relayés par des marchés de quartier abrités dans des halles à plusieurs étages. Ces marchés de quartiers, appelés aussi marchés de détails, sont généralement prolongés par des marchés dit spontanés, constitués de particuliers qui relayent la nourriture à l'échelle du hameau, et qui se déplacent dans l'espace et le temps. Il s'étalent dans les *ngô* (qui reliaient les hameaux entre eux) et non pas le long des grosses avenues. On a vu précédemment que ces rues sont les plus vieilles, ou du moins celles qui apparaissent le plus tôt dans les cartes anciennes. On en déduit donc qu'elles accueillait déjà l'activité maraichère il y a plus de cent ans. La tradition s'est conservée malgré la modernisation, mais dans un espace extrêmement restreint et contraint.

Il y a donc deux types de marché, celui qui est fixe, prenant place dans une structure établie en dur, autour de laquelle s'agrègent des étals légers, et qui est présent du matin au soir. Et le marché spontané, qui n'est pas vécu comme une figure figée mais dans le déplacement. Lors de mes visites j'ai compris que la notion de parcours est au cœur de la tradition maraîchère vietnamienne (et plus largement asiatique), il n'y a pas de centralité. En opposition totale avec la culture occidentale, le marché se vit comme une aventure urbaine, une marche. Quotidiennement, des structures éphémères se mettent en place linéairement dans les rues et ruelles, puis se contractent pour se déployer ailleurs ou le lendemain.



*Cartes des marchés à Hanoi : en rouge les 4 marchés de gros, en noir les marchés de quartiers.
Carte réalisée par Arnaud Jouanchicot.*



Occupation linéaire du marché allée 158 Ngoc Ha.
Plan par Arnaud Jouanchicot.



Afflux de personne allée 55 HHT, se dirigeant vers le marché spontané de l'allée 158 Ngoc Ha.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

3.2 Organisation et réversibilité de la rue.

A 7h du matin, heure de pointe du marché spontané de l'allée 158 Ngoc Ha, l'espace est congestionné entre allées et venues de *motorbikes*, vendeurs avec étal ou ambulants, et pratiques domestiques des habitants. Les produits s'étalent le long des façades, dans l'ombre, et les gens ne cessent de marchander et de circuler. Il est intéressant de remarquer que se mélangent deux types de vendeurs : les habitants d'une maison qui utilisent leur rez-de-chaussée comme comptoir, et les autres qui utilisent le sol public, venant des ruelles alentours et de la *ngô* marchande. Il est aussi intéressant de remarquer que les vendeurs, ou plutôt vendeuses, sont exclusivement des femmes. Signe d'une tradition encore fortement implantée (mythe du mari qui travaille à l'usine et de l'épouse qui tient l'épicerie au rez-de-chaussée). Ainsi, les denrées sont vendues dans un espace étriqué et pollué. La qualité d'hygiène et de confort du marché a donc paradoxalement diminué alors que la société se modernise.

Vers 9h le marché a baissé en intensité, les restaurateurs ont depuis longtemps fait leurs achats, restent encore quelques femmes au foyer qui terminent leur parcours quotidien, plus tranquille à cette heure là. A partir de 11h le marché a complètement disparu et laisse une rue vierge de tout étals maraichers où seuls les *motorbikes* circulent. Les rez-de-chaussée mobilisés en étals sont fermés, grille à l'appui, et laissent place à l'ouverture d'autres commerces : les restaurants se mettent en place, spontanés ou en dur, sous une chaleur qui va bientôt atteindre son paroxysme. En deux heures la rue a complètement changé d'aspect. L'espace public qui se dilatait dans les compartiments s'est contracté sur lui-même, on peut parler de réversibilité de la rue.



Scène de marché allée 189 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Espace étiqué et saturé à 8h du matin allée 158 *Ngoc Ha*.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Echanges commerciaux entre la rue et un rez-de-chaussée commerçant fleuriste,
croisement des allées 55 HHT et 158 NH.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

4. Les occupations et commerces légers.

4.1 Définition et diversité des activités.

On définit les occupations et commerces légers comme des activités qui ne prennent pas place dans des structures en dur comme le compartiment ou tout autre bâtiment. Elles sont mobiles, temporaires, et prennent place dans des espaces publics ouverts. On remarque trois grandes catégories : les commerces légers (buvette, restaurant d'appoint, sandwicherie, serrurier, garagiste, coiffeur, nettoyeur etc.), les parkings indépendants, et les activités récréatives.

On différencie ainsi les commerces en dur des commerces déployés sous des structures légères qui s'installent sur les trottoirs ou au bord de rues. En général, le gérant d'un commerce à structure légère habite plus au cœur du quartier de ruelle, et loue un bout de trottoir en amont vers l'avenue principale car il gagnera plus d'argent. Il peut louer cet espace au propriétaire de la maison au droit du trottoir, cette transaction a lieu entre les membres d'une même famille ou les amis. Mais généralement, il s'installe sur un trottoir qui n'appartient à personne où il n'y a pas de façade. Pour ça, il paye une taxe aux autorités locales du hameau ou du quartier. Les gérants installent ainsi un mobilier en plastique sous des bâches ou des parasols, munis de leurs incontournables malles roulantes contenant les produits vendus, la caisse, et généralement une cuisine légère. S'ils ne vendent que des boissons ils sont seulement équipés de glacières qui gardent les produits au frais. Leur installation est éphémère, de minuit à 6h du matin la rue doit être entièrement dégagée pour le nettoyage mais surtout pour le couvre feu. Ainsi, chaque matin, les structures légères sont remontées pour être rapatriées le soir à la maison, rangées dans les malles à tout faire. Parfois on rencontre un cas hybride de commerce éphémère à demi implanté (allée 283 DC). Les tables et les bâches sont fixés définitivement, jours et nuits, sur l'espace public, mais la cuisinière et la caisse restent mobiles, amenées chaque matin par les gérants qui habitent 20m plus loin. Enfin, il arrive que ces commerces se déplacent, ou changent de gérant dans la journée. Une femme peut travailler le matin et le midi, puis sa sœur ou une cousine reprends l'emplacement pour l'après-midi et la soirée. Ainsi les frais de location sont partagés et plusieurs membres de la famille bénéficient de cette opportunité. Aussi, le commerce peut s'implanter sur l'avenue principale aux heures de grande circulation (matin et fin d'après-midi), pour attirer un maximum de passants, mais s'installer le midi et le soir près d'un temple ou d'un lac qui sont le point de rendez-vous des vietnamiens.

L'économie hanoïenne tourne bien entendu grâce à la *motorbike*, le moyen de transport privilégie des hanoïens. Et ces motorbikes il faut les garer. Elles constituent une composante importante dans l'occupation de l'espace public, on l'a vu précédemment au bas des compartiments commerciaux et domestiques. Le parking est

une des choses qui m'a le plus marqué lors de mon arrivée et à laquelle les vietnamiens sont très sensibles. Une petite anecdote, lorsque je rentrais chez moi pour une courte durée, je laissais ma moto en bas de la maison, à côté de l'épicerie de la voisine. Si je restais ne serait-ce que quinze minutes, elle entraînait dans une colère folle pour que je la bouge rapidement : j'empiétais sur son territoire commercial. Ainsi, des services de gardiennage des motorbikes se sont également développés. Sur de grandes longueurs de trottoirs sont garés des dizaines de motorbikes, gardées par un particulier qui fait payer la place de parking à la journée ou à l'heure. Cette économie de service est en général utilisée par les employés des bureaux alentours qui ne bénéficient pas d'assez d'espaces extérieur. Ainsi il n'y a pas de conflits quand à la propriété du trottoir commercial.

Enfin, lors de mes observations les plus matinales, entre 4 et 6h du matin, les activités récréatives (sportives et loisirs) sont les pratiques que j'ai le plus rencontré. Les vietnamiens sont des lève-tôt, ils profitent de la fraîcheur matinale pour s'exercer. Vers 5h les avenues sont emplies de gens qui courent, marchent, font des étirements ou dansent. Cela fait partie de la culture vietnamienne, fortement influencée par le *tai-chi-chuan* du voisin chinois. Avant d'aller travailler il est courant de faire une heure de sport, mais ces pratiques ont également lieu le soir, une fois le travail terminé quand les vietnamiens se retrouvent. A cette heure là on rencontre plutôt des joueurs de badminton ou de *babuzo*, sorte de football joué avec un volant.

4.2 Une stratégie d'implantation similaire.

Il est intéressant de noter que ces trois types d'activité prennent place aux abords des grands projets d'infrastructure ou d'architecture contemporains, qui offrent des esplanades entretenues, dégagées et arborées, ou bien un mur d'enceinte aveugle, on l'a vu dans la partie 2. Alors que la ville offre peu de grands espaces, les vietnamiens regorgent de solutions pour perpétuer les traditions dans leur quartier. Les grands trottoirs périphériques aux bâtiments publics, industriels et résidentiels sont pris d'assaut par les sportifs, les parkings et les commerces légers. Ces trottoirs ou ces murs, définies comme neutre, ne posent pas de conflits de propriété. Le parvis d'une école se transforme en terrain de badminton, et le trottoir d'une grosse opération immobilière en parking. Dans le cas des commerces légers, les murs d'enceintes qui retournent l'espace sur lui-même sont très appréciés car ils offrent de l'ombre et un appui aux stores et bâches protectrices. On retrouve aussi les activités récréatives sur les grandes artères de la ville qui disposent d'aménagements considérables (grands trottoirs et terre-plein central végétalisé). L'avenue *Van Cao*, qui débite un lourd trafic routier, se trouve aussi investit comme terrain de sport et espace de promenade. Ainsi on confirme que ces activités sont associées aux typologies architecturales et urbaines contemporaines.



Parking sur l'esplanade du Golden Westlake, 162 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Restaurant adossé au mur du Golden Westlake en fond, 162 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Détail d'un commerce léger sur l'esplanade du Golden Westlake.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Détail d'un commerce léger sur l'esplanade du Golden Westlake.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Mur du Candle Hotel (à droite) et mur de la Techcombank (gauche), allée 280 Doi Can, occupé par un restaurant spontané.



Restaurant adossé au mur d'une usine allée 189 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Activité sportive sur l'esplanade de l'école primaire 199 rue *Thuy Khue*.
Photo par Hélène Grosdidier.



Coiffeur de rue le long du jardin botanique.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Avant et après occupation d'un mur aveugle 123 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Esplanade typique aménagée en cour de badminton au début de la rue *Thuy Khue*.
Photo par H el ene Grosdidier.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE PROPRIETE

5. Flux et mouvements dans la rue.

5.1 Les vendeurs ambulants.

La tradition vietnamienne a façonné un modèle commerciale basé sur la route, le mouvement. Depuis des décennies, des femmes portant de lourds fardeaux sur leurs épaules sillonnent les rues de la ville. Elles transportent fruits, légumes, ou plus récemment de petits objets domestiques en plastique et des attrape-touristes. Cette forme de commerce est très répandue dans la capitale, majoritairement dans le quartier touristique des 36 rues, mais on la rencontre aussi sur l'avenue HHT qui draine beaucoup de trafic et de rassemblements humains. Le matin, dans les ruelles lors des heures de marché spontané, les femmes achètent fruits et légumes pour les revendre dans la journée sur leur parcours commercial. Elles circulent et démarchent les clients généralement à vélo et on en rencontre quelque fois à pied. Je n'ai pas pu interviewer ces femmes par manque de temps et par pudeur, mais mes collègues vietnamiens m'ont informé qu'elles viennent de milieux modestes et habitent loin des lieux où elles vendent leurs produits. C'est une forme de commerce très précaire.



Vendeuse ambulante passant 221 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

5.2 Des motorbikes dans un réseau archaïque.

Nous terminons cette partie sur une composante essentielle voir majeure de l'espace public vietnamien (et asiatique en général) : le flux de motorbikes. Du matin au soir elles vont et viennent dans un bruit assourdissant, avec des pics d'affluence en début de matinée et fin d'après-midi/début de soirée. La motorbike est utilisée non seulement pour se rendre sur son lieu de travail, mais aussi pour le transport de marchandises. Ainsi, des porteurs transportant des chargements jusqu'à quatre fois plus imposants que leur moto, voguent de rues en ruelles et sillonnent la digue. Si la circulation sur la digue se fait sans encombres, les complications dans les ruelles se font sentir. Il arrive de devoir descendre de sa moto et de se décaler sur le seuil d'un compartiment afin de laisser passer un transporteur. Aussi, aux heures de pointes, les congestions sont immédiates dans le réseau étriqué et arborescent des ruelles. En fait, nous sommes témoins de la circulation de flux modernes dans un réseau archaïque. On l'a vu dans la partie 2, les rues et ruelles sont basées sur l'ancien réseau de diguettes villageoises et mesurent parfois un mètre de largeur. Trop peu pour une ville qui compte aujourd'hui plus de 8 millions d'habitants.



Avenue Hoàng Hoa Thám à l'arrêt pendant l'heure de pointe.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

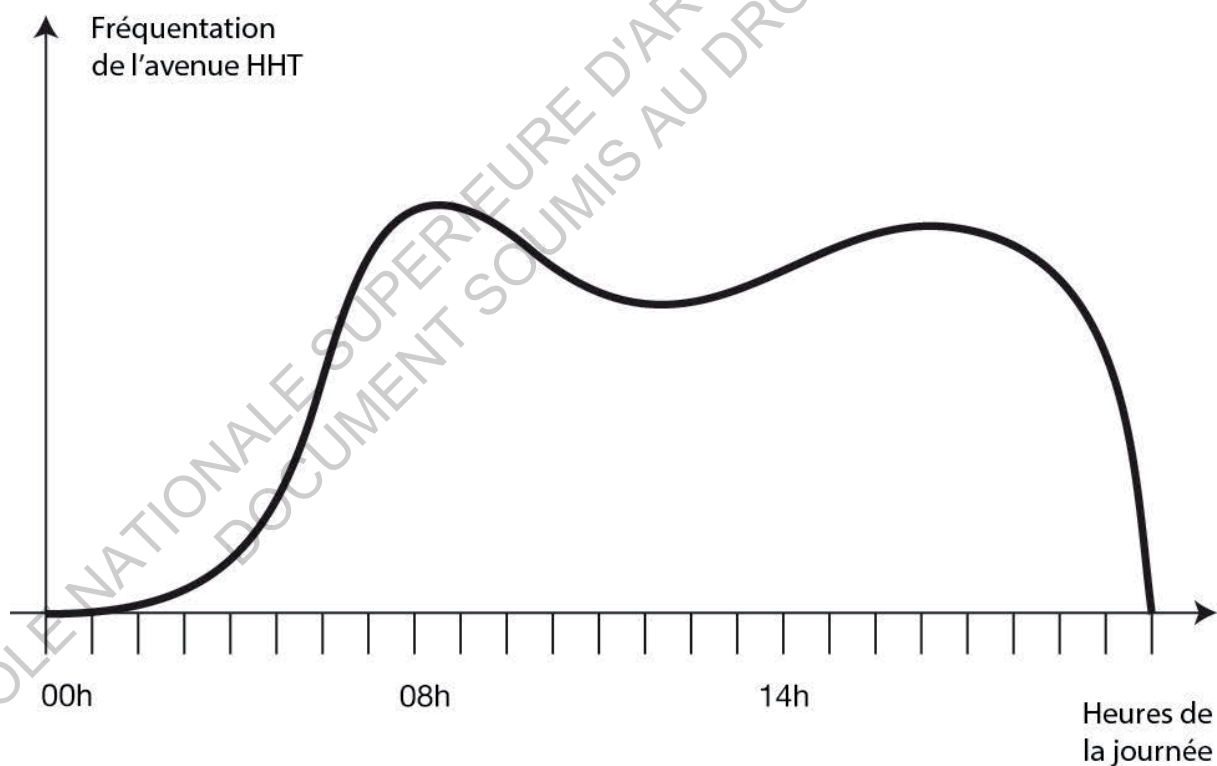
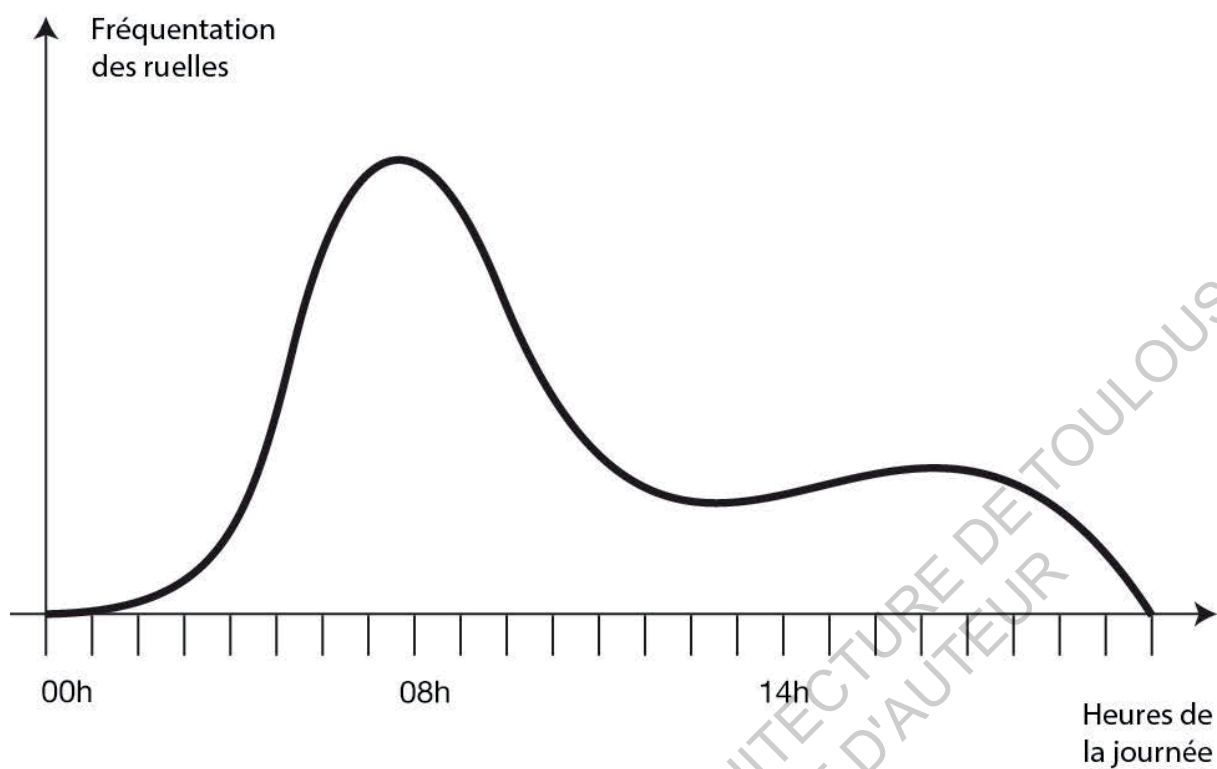


Diagramme des temporalités du site.
Document réalisé par Arnaud Jouanchicot.



Circulation dans la rue 158 *Ngoc Ha*.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Circulation pendant le marché de la rue 158 *Ngoc Ha*.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Porteur dans l'allée 173 HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.



Vue sur la digue depuis le restaurant 271 avenue HHT.
Photo par Arnaud Jouanchicot.

Conclusion

Le basculement brutal d'une économie collectiviste à une économie de marché (associé à la libéralisation du marché foncier et immobilier) a entraîné une privatisation importante du domaine public. La fabrication quasi exclusive de l'espace urbain suivant le modèle de la rue commerçante, composée par le compartiment, a produit un espace public linéaire, réduit et surexploité, où un continuum public privé a fait son apparition.

Malgré la privatisation intense de la rue et l'apparition de typologies architecturales mondialisées, les traditions et usages ont perduré. Les marchés centenaires sont restés en place, en s'adaptant à la nouvelle morphologie de l'espace, et les bâtiments religieux sont toujours présents, fondus dans le tissu urbain. Les restaurants d'appoint et les vendeurs ambulants ont aussi traversé le temps, ils parsèment le Hanoï contemporain qui a vu naître une nouvelle génération de citoyens.

Si la vie dans le quartier semble vivable et pleine de charme, elle n'en est pour autant pas viable. La modernisation des réseaux de communication est impérative, et les quartiers vétustes sont à réhabiliter. Hanoï est coincée entre tradition populaire et besoin de modernisation absolu. Il y a comme un air de Paris avant Haussmann.

Et là est la finalité de ce mémoire : il est possible de préparer ces transformations. En observant le déjà-là, l'empirisme du quartier, Hanoï pourrait produire son propre modèle urbain. Accueillir des architectures et infrastructures mondialisées, mais les adapter à une histoire locale, et prendre en compte les dynamiques de l'espace public mises en place ces vingt dernières d'années.

Bibliographie

Xavier et Marie-Christine Guillaume - La Terre du Dragon, Tome 1 – Livre, 2002.

Philippe Papin - Histoire des territoires de Hanoï: Quartiers, villages et sociétés urbaines du XIX^{ème} siècle au début du XX^{ème} siècle – Livre, 2007.

Philippe Papin - Hanoi et ses territoires - Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient, Tome 82, 1995. pp. 201-230.

Philippe Papin – Histoire de Hanoï – Livre, 2001 – Editions Fayard

André Masson – Hanoï pendant la période héroïque (1873-1888) – Livre, 1924

François Decoster et Djamel Klouche – Portrait de ville : Hanoï – Livre, 1997 – Editions Institut Français d'Architecture.

Les cahiers de l'IPRAUS – Hanoï le cycle des métamorphoses, formes architecturales et urbaines – Livre, 2001 – Editions Recherches/Ipkaus – Pierre Clément, Nathalie Lancret, Emmanuel Cerise, Dominique Delaunay, Inès Gaulis et Lisa Ros.

Pierre Gourou – Les paysans du delta du Tonkin – Livre, 1936.

Pierre Gourou – Riz et civilisation – Livre, 1984.

Docteur Hocquard - Une campagne au Tonkin – Livre, 1892.

Emmanuel Cerise – Thèse de doctorat, Mars 2009 : Fabrication de la ville de Hanoi, entre planification et pratiques habitantes (conception, production et réception des formes bâties).

Nguyen The Anh – La famille vietnamienne dans son évolution historique – Article publié dans Approches-Asie n°13, 1996, pp. 57-66.

Florence Nguyen-Rouault – Le culte des ancêtres dans la famille vietnamienne – Article publié dans H&M n° 1232, 2001, pp. 26-33.

Armand Colin – La périurbanisation de Hanoï. Dynamiques de la transition urbaine vietnamienne et métropolisation – Article publié dans Annales de géographie n°671-672, 2010, pp. 93-119.

Patrick Gubry - Hanoi: population et migrations intra-urbaines – Actes du séminaire Regards croisés sur Hanoi, 14 et 15 novembre 2002.

Patrick Gubry – Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes: Hô Chi Minh ville et Hanoi – Article publié dans Tiers Monde n°201, 2010, pp. 107 -129.

Brody Lee, Tony Binns et Alan Dixon, Field Actions Science Reports : The dynamics of urban agriculture in Hanoi, Vietnam – Article, 2010, p.9

Doan The Trung - Comprendre L'habitat de Hà Nội – Livre, 2003 – Editions Les Presses de l'Université Laval.

Philippe Panerai – Analyse urbaine – Livre, 1999 – Editions Parenthèses.

Anne-Marie Arborio et Pierre Fournier - L'observation directe : l'enquête et des méthodes – Livre, 1999 – Editions Nathan Université.

Sites internet

www.hanoi-vietnam.fr

www.indomemoires.hypotheses.org

www.belleindochine.free.fr

www.laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.fr

www.urbanites.fr

www.ulaval.ca

www.alasweb.free.fr

www.saigoneer.com



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		
Impression		
Diffusion Intranet		
Diffusion Internet		
Exposition		
Publication non commerciale		