

STRUCTURES URBAINES ET MODÈLE TERRITORIAL DE HANOÏ

Michel Pouyllau *

RÉSUMÉ. La ville millénaire de Hanoï a été marquée par le remodelage colonial français à partir des années 1890, et l'ouverture économique récente ou Doi Moi (1986). La décision d'établir le centre de la nation vietnamienne dans cette plaine deltaïque modelée par le damier des rizières entraîne la densification d'une métropole en « reconstruction », sans pouvoir tout à fait contenir l'expansion au détriment des terres agricoles. Contraintes physiques et politiques publiques conduisent à un modèle de développement urbain « déroulant » et « tangential ».

ABSTRACT. The thousand-year-old city of Hanoi has been impacted by the French colonial remodelling that began in the 1890s and by recent economic "renovation" or Doi Moi (1986). The decision to establish the centre of the Vietnamese nation on this delta plain structured by a patchwork of rice paddies has led to the densification of a metropolis undergoing "reconstruction", while encroachment on agricultural land has not been completely contained. Physical and public policy constraints are creating an "unfolding" and a tangential urban development model.

RESUMEN. La milenaria ciudad de Hanoi ha sido afectada por el remodelaje colonial francés desde los años 1890, luego por la apertura económica reciente o Doi Moi (1986). La decisión de establecer el centro de la nación vietnamita en una llanura deltaica modelada por el cuadrangulo de los arrozeros explica la densificación de una metrópoli "en reconstrucción", sin lograr a detener la expansión urbana a expensas de las tierras agrícolas. Limitaciones físicas y políticas públicas llegan a un modelo de desarrollo urbano de tipo "desenrollado" y "tangencial".

• HANOÏ • MÉTROPOLÉ • COLONISATION • DÉVELOPPEMENT URBAIN

• COLONISATION • HANOÏ • METROPOLIS • URBAN DEVELOPMENT

• HANOÏ • METRÓPOLIS • COLONIZACIÓN • DESARROLLO URBANO

Hanoï est le siège de bouleversements complexes dont témoigne une multitude de chantiers, tant au centre qu'en périphérie. Les quatre districts urbains de Hoan Kiem, Ba Dinh, Hai Ba Trung et Dong Ha groupent environ 1,1 million d'habitants ; la province de Hanoï en a plus de 3 millions, avec des densités souvent supérieures à 1 000 hab./km². La pression est d'autant plus sensible que les migrations vers la ville et la construction avaient longtemps été strictement limitées entre 1954 et 1986. Les deux guerres des « Français » et des « Américains », l'embargo consécutif et le modèle soviétique importé ont conduit à une situation difficile, donnant une impression d'empilement, de complexité, de rigidité. Mais, depuis 1986, la politique de réforme dite *Doi Moi* fait éclater des structures urbaines qui pouvaient apparaître figées.

La transformation de rues-digues qui ne supportaient à l'origine qu'une circulation massive de bicyclettes et de piétons, la multiplication des motos, des automobiles, le démembrement des services de transports publics, créent des problèmes inédits. Or Hanoï est coupée en deux par la voie ferrée allant du nord au sud du pays, qui compte à peine une douzaine de passages à niveaux dans l'agglomération. Les réseaux d'électricité et d'eaux usées sont vétustes et bricolés, les espaces verts dégradés. Les conflits d'usage entre sols urbains et rizières du delta du fleuve Rouge obligent à d'incessants remaniements, tant dans le centre (démolitions plus ou moins maîtrisées d'anciens édifices) que dans les périphéries (remblaiements anarchiques de dépressions lacustres, récupération de sols appartenant à d'anciennes emprises publiques rendues au marché). Les

* Université de La Rochelle-FLASH et UMR REGARDS CNRS-ORSTOM, rue Fernand Braudel, 17071 La Rochelle Cedex 9 ; Tél. 05 46 45 68 00 ; Fax 05 46 50 59 95

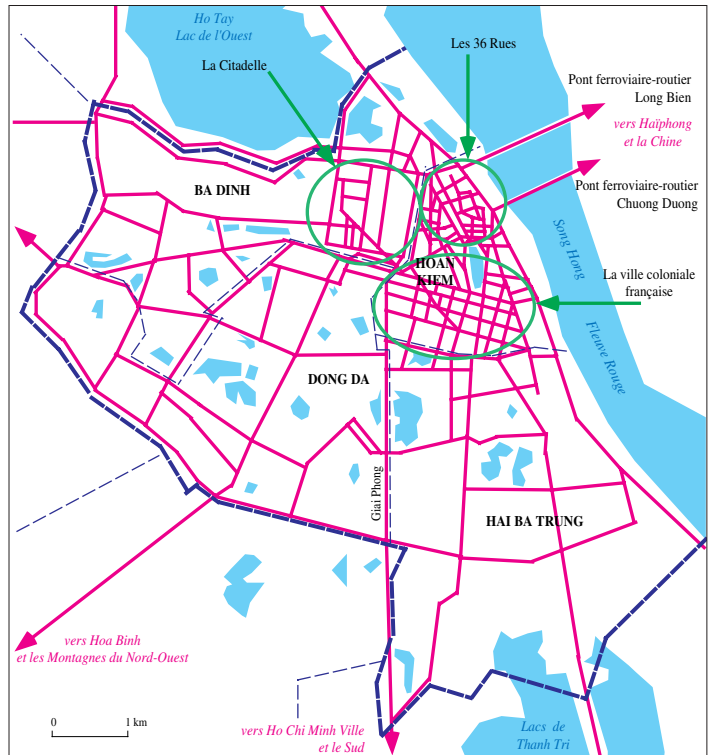
risques sont accrus par la situation de la ville au-dessous du niveau des hautes eaux (3,5 et 8 m d'altitude pour la ville, 15 m pour le fleuve) : Hanoï est sous la menace permanente des fortes crues du fleuve Rouge (Parenteau, 1994). C'est dire l'enjeu que représentent les digues, qui guident la circulation et supportent une bonne part de l'extension urbaine.

Structures territoriales

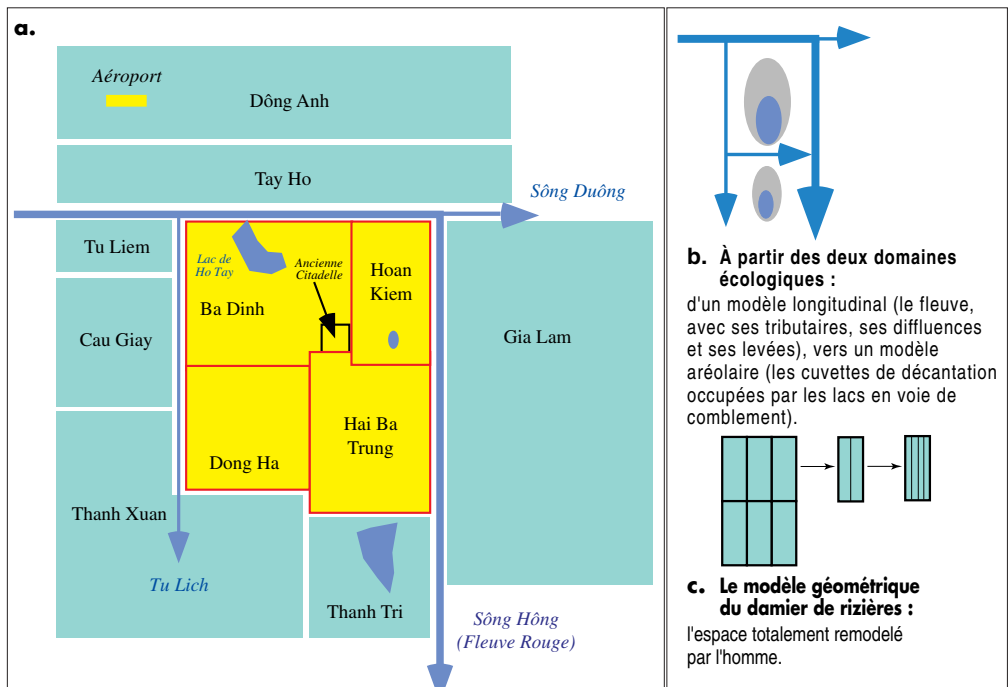
« La ville vietnamienne [...] doit répondre aux principes de géomancie opposant montagne et fleuve, de façon à assurer un équilibre entre les éléments [...] au centre d'un territoire, sur la berge d'un fleuve [...] car la voie d'eau est le principal moyen de communication » (C. Taillard, 1995).

Hanoï a été fondée sur la rive droite du fleuve Rouge sous l'empereur Ly Thai To (1009-1028). Elle occupe un site originel de levées alluviales, nappes et cuvettes de débordement et de décantation, largement remanié en casiers rizicoles. Les grandes digues ont repris des anciens ouvrages de la période 1900-1925, puis ont été renforcées et reprofilées dans les années 1960. À l'intérieur, le damier des rizières remonte à l'époque des empereurs Ly (1010-1225). Ce paysage de terres minutieusement travaillées se retrouve jusque dans la ville, comme à la pagode de Láng. Le fleuve et ses levées déterminent ainsi un modèle longitudinal primaire, tandis que dans le détail apparaît, à la faveur des casiers, un modèle aréolaire d'occupation des sols jusqu'aux lagunes des bas-fonds.

Le long des *dê* (dans la toponymie urbaine les *phô* sont les rues, les *duong* les avenues et les *dê* les digues-rues), se pressent des maisons dont les façades sur rue ont moins de 5 m; elles ont souvent un magasin



1. Hanoï



2. Structures territoriales : a. Hanoï en 1996 : les 4 districts urbains (en jaune) et les districts de la ceinture péri-urbaine (en bleu); b. La terre et l'eau; c. Le tropisme rizicole

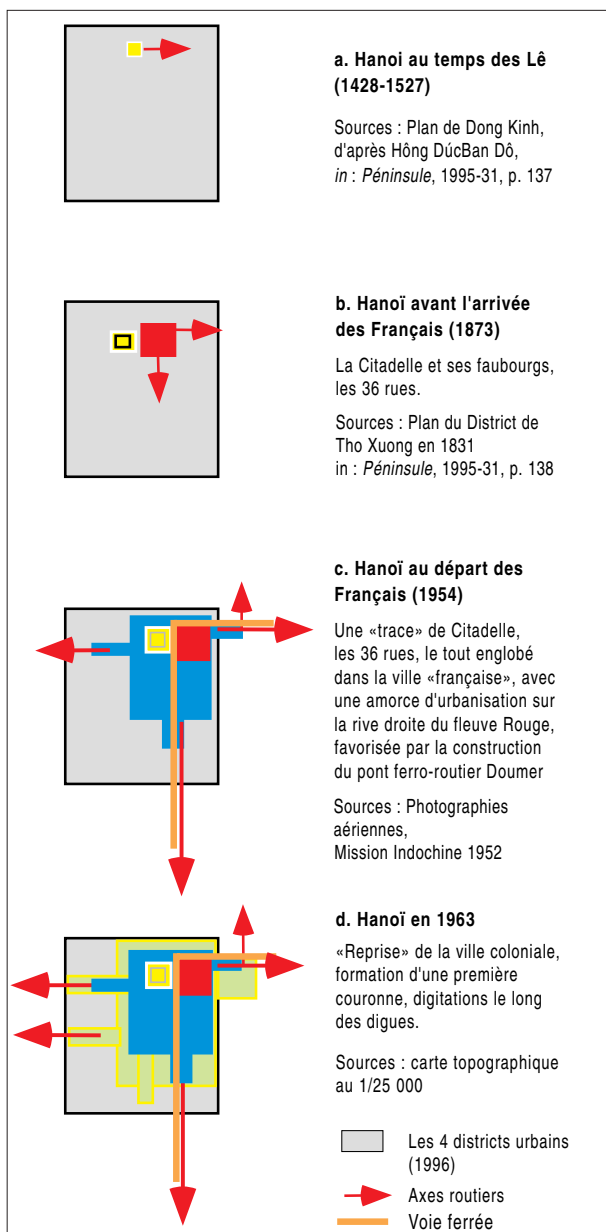
ou un étal au rez-de-chaussée et un ou deux étages, avec à l'arrière quelques annexes, parfois jusqu'à la lagune. Utilisant une dénivellée pouvant atteindre 6 ou 7 m, il peut exister à l'arrière un ou deux étages au-dessous du niveau de la rue, servant d'entrepôt ou d'atelier. Il arrive même aujourd'hui que des mini-hôtels y soient aménagés. C'est là le modèle des *compartiments*, très répandu en Asie du Sud-Est (Bruneau et Taillard, 1995).

La formation d'une capitale

Appuyé sur une légère éminence face au fleuve Rouge, le site originel d'Hanoï (1) occupe un quadrilatère de 1 km de côté, soit environ 100 ha. Sur un plan du xv^e siècle (Phan Huy Lê, 1996), le quadrilatère est clairement identifié et protégé par deux enceintes au nord, à l'ouest et au sud; à l'est le fleuve Rouge semble assurer une sécurité suffisante.

Du xv^e au début du xix^e siècle, la ville s'est étendue vers l'est en direction du fleuve, le site originel quadrangulaire se trouvant flanqué d'un nouveau quartier de plus de 70 ha, dit des Trente-six rues (Azambre, 1958). Elle aurait alors atteint 100 000 habitants (Boudarel et Nguyen Van Ky, 1997). Le long des sentiers qui assuraient la communication entre le siège du pouvoir et les berges du fleuve sont apparues des rues « hors d'eau », suivant des directions O-E, sur lesquelles se branchaient des files de maisons globalement N-S : ainsi s'est amorcé le dessin du quartier des Trente-six rues, très vite devenu centre commercial, mais fortement identifié aux origines villageoises de ses fondateurs. Plus curieusement, la cité administrative a été transformée en 1803 en citadelle « à la Vauban » par un Français travaillant pour le compte du futur empereur Gia Long, alors que le siège du pouvoir était déplacé à Hué – ce transfert réduisant la population de Hanoï à 60 000 personnes.

Au moment du départ des Français, Hanoï avait triplé sa surface, atteignant 500 ha. Si l'extension s'est surtout faite vers le sud, des digitations se sont esquissées vers l'ouest et surtout vers l'est, au-delà du fleuve Rouge, dont le franchissement a été facilité par la construction du pont Paul-Doumer (1898-1901), maintenant Long Bien. La période coloniale a provoqué « une mutation sans précédent qu'illustre une fracture urbanistique, expression du contraste de deux mondes qui s'ignoraient » (Nguyen Van Ky). La fracture reste visible dans l'architecture, mais elle allait bien au-delà : « les citadins vietnamiens de cette époque en étaient venus à considérer que manger chinois, épouser une



3. Dynamiques historiques territoriales

Japonaise et habiter une maison française étaient les trois conditions du bien-vivre » (*Ibid.*).

De la conquête à la première guerre mondiale, Hanoï a été profondément remodelée, sauf aux Trente-six rues : voies tracées suivant un plan en damier, édifices symboliques changés – une cathédrale remplace la pagode Bao Thiên, construite entre 1009 et 1225, la citadelle cède la place à des bâtiments administratifs. Le modèle colonial se voit

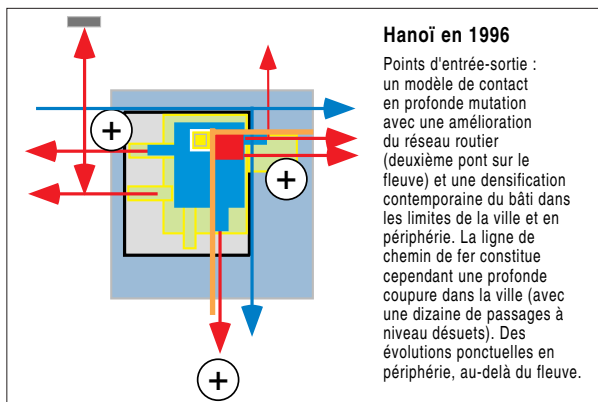
encore dans le quartier situé entre la rue Trang Tien (ex-Paul Bert), à proximité du lac Hoan Kiem, et le lac Thieu Quang, et de la gare jusqu'au fleuve Rouge. La furie urbaine est telle que même des colons les plus éclairés doivent s'opposer d'une manière assez vive aux destructions de monuments religieux « afin de ne pas (offenser) l'opinion publique hanoïenne et ne pas (rendre) les Français odieux aux Annamites » (Boudarel et Nguyen Van Ky, 1997).

La carte au 1 : 25 000 établie en 1963 montre que la surface bâtie (600 ha) s'étend alors le long des routes vers l'ouest et le sud-ouest. Curieusement, l'axe méridional (N 1 vers Saïgon, actuelle rue Duong Gia Phong) s'est peu développé : volonté politique ou présence des zones inondables les plus déprimées du district ? Des blocs rectangulaires correspondant soit à des usines d'État, soit à des embryons de cités populaires, sont apparus.

La nouvelle dynamique urbaine

L'afflux de migrants et d'investisseurs étrangers (ou de Vietnamiens de l'étranger, les Viet Keu) depuis 1986 se traduit dans l'espace urbain par une série de transformations : remodelage complet de la ville, extension généralisée de « l'activité commerciale [...] aux quartiers de la ville coloniale, puis aux quartiers périphériques » (Taillard, 1995). Elle entraîne une vague de restructurations architecturales dans lesquelles la protection de l'environnement et l'aménagement des réseaux ont peine à trouver leur place. Hanoï se densifie par de nouvelles constructions en hauteur (3 à 5 étages), sur les anciens compartiments déjà occupés par de l'habitat précaire, ou par remblaiement des lacs naturels intra-urbains. Simultanément sont ouvertes de larges avenues, en particulier vers l'ouest, et de grands centres de services (bureaux, hôtels) s'édifient aux principaux carrefours. De la sorte, une nouvelle analyse des formes d'urbanisation peut être proposée.

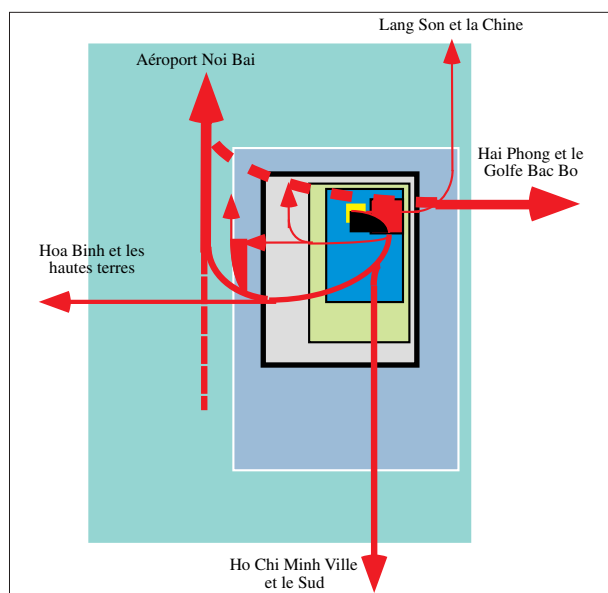
- La « citadelle », dont les luxueuses villas coloniales construites par les Français ont été reprises par l'administration vietnamienne en 1954, reste le centre politique et symbolique de la nation, avec le mausolée à la gloire de Ho Chi Minh, les sièges d'ambassades et la grande diagonale de l'avenue Dien Bien Phu.
- L'arrondissement de Hoan Kiem, au nord du Petit Lac, est le premier centre commercial populaire de la ville, avec ses Trente-six rues-magasins, les célèbres Phô Hang Hàng : Phô Hang Bac (l'argenterie), Phô Hang Diêu (les



4. Dynamique urbaine actuelle

pipes), etc., la plus remarquable étant Phô Hang Dao avec ses vieilles bâtisses et ses longs et étroits couloirs. Les parcelles ont 3 à 4 m de large, parfois plus de 60 m de long. La municipalité envisage de réaménager le centre de chaque îlot : jardins-patios centraux, rénovation d'appartements, élargissement de certains passages. Pour le moment, s'y multiplient des « mini-hôtels » de 4 à 5 étages, sur une surface au sol de 3 à 5 m de façade et 15 à 40 m de profondeur.

- L'ancienne « ville française », au-delà du Petit Lac, vers le fleuve Rouge et le sud du centre-ville, conserve quelques édifices d'époque, des demeures bourgeoises, un théâtre, l'église Saint-Jacques, mais elle cède devant les centres d'affaires.
- Le modèle d'habitat collectif (type HLM), fortement altéré par la poussée de la ville commerciale le long des avenues, correspond à la phase de reconstruction des années 1970. Des cités qui ont mal vieilli, des sièges d'administrations et des restes de magasins d'État se succèdent sur les axes N-S et E-O.
- Ce modèle linéaire est actuellement soumis à un processus d'osmose de la part des magasins récemment construits le long des rues, de maisons particulières dans les arrière-cours et jardins, et de centres d'affaires aux carrefours des principales avenues élargies à 4 ou 6 voies. Le type d'architecture, massif et aérien à la fois, de béton armé ou d'aluminium-verre, l'empilement sur le damier rizicole ou horticole original, les quasi-autoroutes longeant les rues-digues, tout contribue à la création d'une nouvelle mosaïque où se mêlent différentes époques.
- La ville a commencé à déborder hors des quatre districts habituels (4 175 ha). La croissance la plus voyante, celle des « nouveaux riches », s'observe autour du lac de l'Ouest (Ho Tay) : luxueuses villas, hôtels, étalage de bon et de mauvais



5. Modèle territorial de Hanoï

goût. Ailleurs on construit à la place de friches industrielles, et surtout sur la rive gauche du fleuve, le long des sorties vers Haïphong et autour de l'ancien aéroport (zone franche dite «Pentax»). Cette extension a provoqué un changement de nomenclature administrative, des districts ruraux étant redécoupés et dotés d'un statut urbain.

- Le passage du fleuve à la route, signalé par C. Taillard en 1995, semble se confirmer. Même si le nouveau pont autoroutier et ferroviaire construit en amont de la ville autorise le passage d'assez gros bateaux, l'élargissement des anciennes routes, l'autoroute vers l'aéroport de Noi Bai au nord, la voie ferrée de contournement à l'ouest modifient le contact de la ville avec son arrière-pays. L'amélioration de la route vers les ports de Haï Phong et Ha Long (N 5) aggravera l'étranglement que provoque l'unique pont routier urbain de Chuong Duong. L'ouverture vers le sud reste problématique tant que la décision d'améliorer la N 1 en direction de Hô Chi Minh-Ville ne sera pas prise, et son financement assuré, alors que cet axe est vital pour le pays.

Tendances

De ces mouvements se dégagent deux tendances. L'une, «déroulante», va du centre vers l'aéroport de Noi Bai. L'autre, de l'aéroport vers Haïphong, serait «tangentielle» à Hanoï. Depuis un demi-millénaire, Hanoï s'est construite

autour de deux modèles, l'un dissymétrique opposant la cité du pouvoir et la ville des marchands, l'autre radio-concentrique, avec emboîtements et digitations. La tendance récente, compte tenu de la rareté du foncier et des difficultés de circulation, est à boucher les trous et à densifier, ou à chercher plus loin (notamment à l'est du fleuve) des surfaces mieux adaptées.

Ainsi voit-on s'esquisser une sorte d'«escargot déroulant» alternant digitations nouvelles et comblement progressif des vides qu'elles laissent. D'abord engagé vers le sud-est, le mouvement «déroulant» se poursuit vers l'ouest mais se bloque sur les terres horticoles, ce qui appelle un choix politique. La nouvelle autoroute de l'Ouest qui dessert l'aéroport de Noi Bai s'accompagne de panneaux publicitaires qui annoncent l'ouverture d'un nouveau front (industrie, bureaux, résidences de luxe). La poussée vers Haïphong est incontestable mais est limitée par l'état des communications entre le port et l'aéroport de Nobai, qui est de l'autre côté de Hanoï.

1. Hanoï bénéficie d'une documentation cadastrale et cartographique abondante et de bonne qualité (Azambre, 1958; Phan Huy Lê, 1995; Mangin, 1998), qui permet de reconstituer sans trop de difficultés l'évolution spatiale de la ville depuis sa fondation.

Références bibliographiques

AZAMBRE G., 1958, «Les origines de Hà-Nôi», *Bulletin de la Société des Études Indochinoises*, Nouvelle Série, tome XXXIII, n° 3, 3^e trimestre 1958, p. 261-300.

BOUDAREL G., NGUYEN VAN Ky, 1997, *Hanoi 1936-1996*, Paris : Éd. Autrement, Coll. Mémoires n° 48, 203 p.

DECOSTER F. et al., 1995, *Hanoï, dynamiques urbaines, fragments de mutation*, Hanoï : Hanoi Urban Planning Institute, et Paris : Dynamiques Urbaines, 307 p.

Government of Viêt Nam, 1995, *Red River Delta Master Plan*, World Bank-Ministry of Science, Technology and Environment (VIE/89/034), 4 vol.

MANGIN F., 1998, «Hanoï à travers sa cartographie. Lectures successives», *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 78, p. 98-107.

PARENTEAU R. (dir.), 1997, *Habitat et environnement urbain au Viêt-nam, Hanoi et Hô Chi Minh-Ville*, Karthala, Paris : CRDI, Agence de la Francophonie (ACCT), 334 p.

PHAN HUY LÊ, 1995, «Les anciens cadastres de Hà Nôi», *Péninsule*, 31, 1995 (2), p. 121-139.

POUYANNE A., 1926, *Les Travaux publics de l'Indochine*, Hanoï : Gouvernement Général de l'Indochine, 338 p., 25 tabl., 6 cartes.

TAILLARD Chr., 1995, «Le Viêt Nam, émergence d'un nouveau dragon», in M. Bruneau et Chr. Taillard, *Asie du Sud-Est, Océanie, Géographie Universelle*, Paris : Belin-Reclus, p. 188-211.