

Urbanités

Dossier / Urbanités sud-est asiatiques

Septembre 2020

Da Nang, métropole régionale en émergence?

Divya Leducq, Helga-Jane Scarwell, Du Tran Dinh et Hai Nam Tran



Couverture : Panorama de Da Nang (Divya Leducq, Helga-Jane Scarwell, mars 2019)

Cette photo prise depuis le pont suspendu Thuan Phuoc permet de voir les récentes transformations de Da Nang : régénération du front de mer par le design urbain et multiplication des gratte-ciels.

Pour citer cet article : Leducq D., Scarwell H.-J., Tran D.-D. et Tran H.-N., 2020, « Da Nang, métropole régionale en émergence ? », *Urbanités*, Dossier / Urbanités sud-est asiatiques, [en ligne](#).

Les récentes études urbaines portant sur le Vietnam ont souligné qu'à l'ombre de la mondialisation qui ancre les flux de capitaux autour d'opérations urbaines emblématiques, des processus plus diffus opèrent. Ainsi, les périphéries des très grandes villes se transforment graduellement ([Labbé, 2016](#)) et des dynamiques ascendantes transforment les quartiers saisis par la modernisation de la trame viaire ([Gibert, 2018](#)). En complément des tendances lourdes observables dans les capitales politique et économique, Hanoi et Ho Chi Minh City (HCMC), des transformations touchent les villes intermédiaires du Vietnam telles que Da Nang ou Haiphong. Même si ces pôles secondaires sont moins favorisés ou plus éloignés des puissantes métropoles ([Goldblum et Franck, 2007](#)), leurs dynamiques de changement ont besoin d'être documentées ([Cosaert, 2015](#)). Éclairé par un matériau qualitatif collecté sur un terrain immersif de quatre mois effectué en 2019¹, ce travail vient donc renforcer la littérature sur l'émergence, l'urbanisation mal maîtrisée et la métropolisation en cours des villes du Sud-Est asiatique ([Eunhee et al., 2015](#) ; [Leducq et Scarwell, 2018](#) ; [Hang, 2018](#) ; [Bouchot, 2019](#) ; [Gibert-Flûtre, 2020](#)).

Dans cette perspective, cet article analyse les mutations de Da Nang², seule agglomération d'importance démographique et fonctionnelle située dans la région Centre du Vietnam (1). Troisième aire urbaine du pays insérée dans une armature principalement composée de villes petites et moyennes, Da Nang, autrefois considérée comme périphérique, ne serait-elle pas devenue une métropole en voie d'émergence ([Goldblum et al., 2017](#) ; [Géoconfluences, 2019](#)) ? Nous avons ainsi cherché à comprendre comment Da Nang contribue à la croissance vietnamienne, tant du point de vue de l'attraction des investissements que de celui de la création de richesses ([Bony-Cisternes, 2019](#)), tout en montrant les limites de la transition métropolitaine en cours ([Goldblum et Franck, 2007](#)) et les risques d'un essoufflement. Si plusieurs décisions politiques ont permis à Da Nang de dépasser le statut initial de pôle de rééquilibrage ([Gironde et Tessier, 2015](#)) au profit d'une intégration progressive au cœur des corridors économiques régionaux, le processus d'émergence de Da Nang n'est pas sans heurts. Les acteurs urbains doivent faire face à la gestion de nouveaux problèmes qui constituent autant de défis pour l'aménagement futur.

Afin de caractériser l'émergence de Da Nang, l'article suivra un plan en trois parties. Tout d'abord, nous évoquerons la construction historico-politique d'une centralité urbaine et les ressorts et effets de la mise en tourisme de Da Nang. Dans une seconde section, nous aborderons les plans et projets des acteurs publics et privés qui concourent au processus de métropolisation régionale. Enfin, la dernière partie mettra en évidence les limites et écueils des choix de développement territorial effectués.

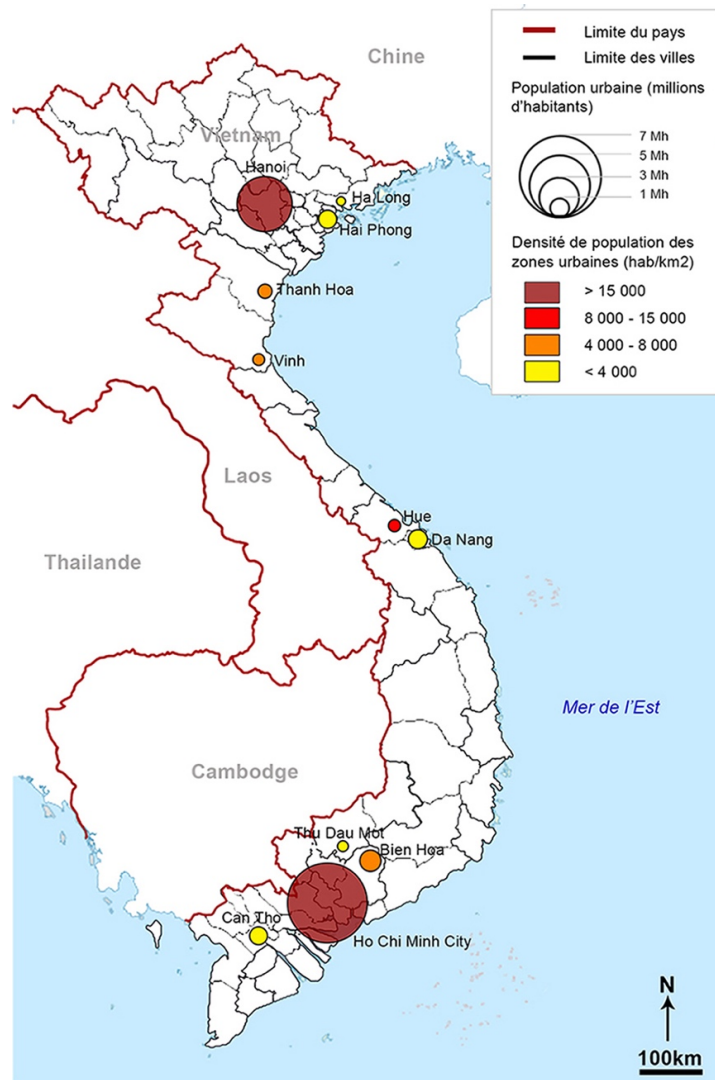
Centralité et émergence de Da Nang à l'échelle du Vietnam

Construction historique et politique d'une nouvelle centralité urbaine

Da Nang est une ville côtière située sur l'axe nord-sud des transports routier, ferroviaire, maritime et aérien du Vietnam (1). En exploitant et en valorisant les atouts procurés par son site d'origine, la ville dispose depuis le XVIII^e siècle du plus grand port commercial de la région centrale du pays. En 1967, Da Nang était le centre politique et militaire pour le Gouvernement sud-vietnamien et pour l'armée américaine. Toutefois, jusqu'au *Doi Moi* (renouveau) en 1986, Da Nang reste une ville provinciale peu développée. En 1996, la province de Nam Da Nang est séparée en deux et Da Nang devient à cette occasion une municipalité sous le contrôle direct du Gouvernement central. La ville mise alors sur son potentiel touristique pour assurer son développement économique.

¹ Cet article repose sur l'acquisition de données statistiques à l'échelle provinciale permettant la comparaison avec l'échelle nationale et les villes les plus importantes du Vietnam. Il s'appuie également sur un panel de 8 entretiens conduits avec des acteurs de l'urbanisme (au niveau central à Hanoi : 1 député de la province de Da Nang siégeant au Comité Populaire, 1 fonctionnaire du Ministère de la construction en charge du programme Smart Cities ; au niveau local : 1 chargée d'opération de la ville-province de Da Nang, 1 architecte-urbaniste, 1 promoteur immobilier) et des acteurs du développement économique de Da Nang (1 chef d'entreprise, 2 fondateurs et animateurs de tiers-lieux). Enfin, un portfolio de photographies témoignant des changements en cours est confronté à l'exploitation des documents d'urbanisme passés et en vigueur.

² D'une superficie d'environ 1 280 km² pour près d'un million d'habitants en 2019 (740 hab/km²), Da Nang comprend : 6 districts urbains (Hai Chau, Cam Le, Thanh Khe, Lien Chieu, Ngu Hanh Son et Son Tra), 1 district rural (Hoa Vang) ; 1 district insulaire (Hoang Sa) (2).



1. Da Nang dans la hiérarchie urbaine du Vietnam (Helga-Jane Scarwell, Divya Leducq, Kim Ngan Ngoc, 2019)

En janvier 1995, Nguyen Ba Thanh devient le président du Comité populaire³ provincial (CP) de Da Nang. Réélu à ce mandat pendant sept ans (1996-2003) avant de devenir secrétaire du Parti au niveau local (2003-2012), il va transformer la ville. En premier lieu, les autorités urbaines et les investisseurs privés croient dès la fin des années 1990 dans le potentiel touristique des 60 kilomètres de littoral sableux de Hué à Hoi An, valorisant les plages tropicales de Non Nuoc et My Khe ([New York Times](#), 2019). Da Nang revêt un potentiel touristique important en raison de ses paysages marqués par la présence des Montagnes de Marbre et du Col des Nuages au nord, de 400 hectares de forêt vierge à Son Tra au nord-est et de nombreux attraits patrimoniaux en son centre (vieilles maisons communales, pagodes et temples, plus grand musée consacré à la sculpture Cham).

La mise en tourisme de Da Nang : un marqueur de l'émergence

Pour Gabas et Losch (2008 : 25), « la notion d'«émergence», mouvante et sans définition standard, est enchâssée dans une représentation implicite du monde : elle exprime la reconnaissance d'un statut, celui de nouvel arrivant dans l'antichambre de la «cour des grands» [...] ». Ce qui fera écrire à [Figuère et al.](#), (2019 : 10-11) que l'émergence revêt un caractère polysémique, multiscalaire et éphémère. Questionner son apport en tant qu'outil pour comprendre la trajectoire de développement de la ville de Da Nang

3 Les provinces vietnamiennes sont gouvernées par un Conseil populaire élu par les citoyens, assisté d'un Comité Populaire (CP) qui en est l'exécutif. Cette organisation locale est calquée sur celle du Gouvernement central.

implique de définir les marqueurs de l'émergence, lesquels sont également protéiformes et évolutifs ([Béranger et Vérez](#), 2019). La mise en tourisme est mobilisée ici comme indice de l'émergence de Da Nang.

Le processus de mise en tourisme se traduit par une transformation spatiale associée aux aménagements, aux stratégies de développement et valorisation ([Kadri et al.](#), 2019), et aux politiques urbaines (Cazes et Potier, 1996). Résultant de la volonté de l'ancien dignitaire Nguyen Ba Than, l'essor récent de Da Nang doit aussi à l'implication de multiples acteurs, internationaux et locaux ([Philip](#), 2013 ; [The Economist](#), 2015). Par son rôle de facilitateur, Nguyen Ba Thanh a établi une communication directe entre les acteurs de l'industrie du tourisme, le secteur public et les communautés locales en reconnaissant leur interdépendance. Il s'est appuyé sur les organisations consulaires du tourisme dans les domaines de l'hébergement et de la restauration ainsi que sur les intermédiaires du tourisme et des transports, qui ensemble constituaient une coalition d'acteurs clés. Ils détenaient non seulement un flux d'informations actualisées sur les touristes et les ressources allouées par l'État au secteur, mais ils disposaient également du pouvoir et de l'influence nécessaire pour obtenir la planification de politiques d'investissements en faveur de la réalisation d'infrastructures et de projets d'aménagement touristique ([Hoang et al.](#), 2016).

Les travaux de [Nguyen et al.](#) (2018) ont montré la contribution de Nguyen Ba Thanh au partage d'une vision commune et à la construction pragmatique d'un consensus sur les plans, les objectifs et les actions à mener pour développer le tourisme à Da Nang ([London](#), 2015). Cette action de coopération entre les acteurs de la filière a été décisive en raison, à ce moment-là, du faible niveau de confiance dans les entreprises privées et du manque de connaissance de l'industrie du tourisme de la part des décideurs politiques (*Ibid.*, 2018). Aujourd'hui, les infrastructures de transport aérien et maritime facilitent l'accès des touristes à Da Nang. D'une part, l'aéroport international situé à 5 km du centre-ville est devenu le troisième aéroport du pays avec plus d'1,5 million de passagers annuels ([Iata](#), 2019). Le Gouvernement vietnamien, à travers l'autorité de gestion aéroportuaire, ambitionne de multiplier les vols directs en provenance des principaux pays émetteurs (Japon, Chine, Corée du Sud, Singapour). D'autre part, le terminal de Tien Sa dans le port en eau profonde accueille 145 000 croisiéristes par an (Da Nang Port Authority, 2019). Entre 2011 et 2019, la capacité d'hébergement a été multipliée par quatre, passant de 8 700 lits à plus de 35 900 lits. La mise en tourisme du littoral est le fruit d'investissements à la fois par des professionnels internationaux franchisés et par des indépendants locaux. Deux tendances sont identifiables et créent une coupure sociospatiale : les complexes hôteliers luxueux ou condo-hôtels gigantesques de 200 à 400 chambres en bord de rivage (Mélia, Sheraton, Hilton...), et des gîtes et hôtels plus modestes en seconde ligne derrière la route littorale (*homestay*).

En 2018, la ville comptait 7,6 millions de visiteurs annuels, dont 60 % de Vietnamiens et 40 % d'étrangers (chiffres du Département du tourisme de Da Nang, mars 2019). Cependant, la mise en tourisme ne s'est pas limitée à la métamorphose visible caractérisée par l'urbanisation et la construction planifiée d'infrastructures ([Richins](#), 2009). Elle a touché aussi, sinon davantage, la population de Da Nang et a été le vecteur d'apports financiers qui ont amplifié la transformation de la ville.

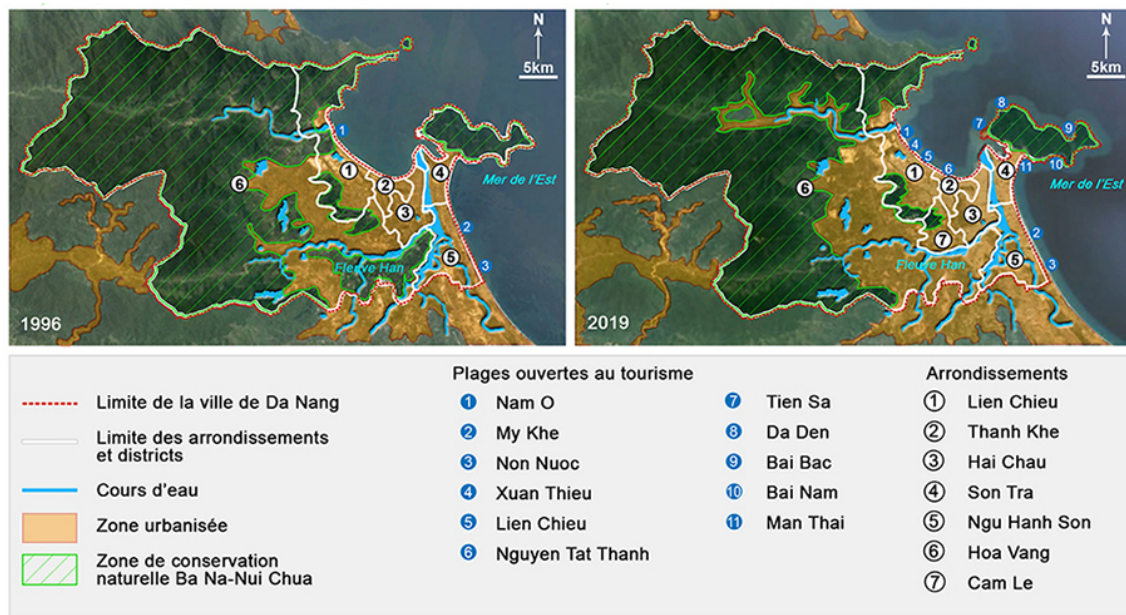
Stratégies et acteurs de l'émergence métropolitaine

Da Nang se place régulièrement en tête de plusieurs classements ([Philip](#), 2013) : ville qui dépasse le taux de croissance annuel moyen du Vietnam depuis 20 ans ; « indice de compétitivité provinciale⁴ » (5^e place, 67,65 sur 100 points) supérieur à ceux de Hanoi (9^e, 65,40 points) et d'HCMC (10^e, 65,34 points) ([Linh](#), 2013 ; [Vcci-USaid](#), 2018) ; lieu où « il fait bon vivre » en Asie. Ces résultats reposent sur plusieurs facteurs, liés tant à la conjoncture politique qu'à la personnalité de Nguyen Ba Thanh. Son tempérament associé à une conjoncture politique plus favorable lui ont permis de prendre des initiatives pour mener à bien la gestion de la ville. En effet, dès 1997, il a bénéficié d'un accord

⁴ Créée en 2005 par la Chambre d'Industrie et de Commerce du Vietnam (VCCI) et l'Agence américaine pour le développement international (USAID), l'indice est révisé annuellement pour les 63 provinces du Vietnam. Il mesure la facilité d'exploitation d'une entreprise et les possibilités d'investissement. *In fine*, il a pour objet de permettre aux provinces de connaître leurs points forts et faibles, au service de l'élaboration de politiques en matière d'investissement, de création d'emploi et de développement durable.

national portant acceptation par l'État d'une plus grande flexibilité dans l'application des politiques nationales au niveau local (Ngoc, 2015). Les membres du CP étaient également président et vice-présidents du Conseil populaire, permettant ainsi que les suggestions et les solutions politiques soient facilement transférées à l'administration. En 2004, Nguyen Ba Thanh a créé le Club des jeunes officiels de Da Nang, composé de fonctionnaires prometteurs, âgés de moins de 40 ans et qui avaient selon lui le potentiel pour occuper des postes de direction localement en remplacement des anciens fonctionnaires (Nguyen, 2017).

Un aménagement opérationnel efficace



2. Urbanisation de Da Nang : 1996 à gauche ; 2019 à droite (Divya Leducq, Kim Ngan Le Ngoc, 2019)

Entre 1996 et 2019, l'étalement urbain progressif (2) marque la transformation physique de Da Nang (Dang *et al.*, 2015) et s'explique par la succession de politiques publiques qui ont permis de développer les infrastructures de transport et d'améliorer l'organisation spatiale de la ville. Dès 1997, afin d'atténuer les effets de la rivière Han comme ligne de démarcation forte entre le centre urbain développé et les franges rurales éloignées, Nguyen Ba Thanh mobilise les entreprises pour la construction d'un pont tournant afin de relier les deux rives (Hang, 2018 : 102). Cet ouvrage a été le premier jalon des changements qui ont suivi dans le cadre du Schéma directeur d'aménagement général de la ville de 2002⁵. Hang (2018 : 96) a montré que, pour satisfaire aux besoins quotidiens de la population, un plan d'éradication de l'habitat insalubre a été mené notamment le long de la rivière Han (Da Nang Ccco, 2016). La municipalité s'est urbanisée à grande vitesse avec la rénovation de 600 routes, rues et ruelles et la construction de 9 autres ponts. Gueorguiev et Schuler (2016) attribuent cette métamorphose morphologique de Da Nang, d'une part au charisme exceptionnel de Nguyen Ba Thanh et, d'autre part, à sa capacité à convaincre tant les entreprises privées que les administrations publiques et la population des bons résultats escomptés de ces programmes⁶ « Five No » puis « Three Have », cités depuis en exemple au Vietnam et repris par les bailleurs internationaux (Banque mondiale, Banque asiatique de développement, JICA...) (VietnamNews, 2017). 3 000 hectares de bidonvilles ont ainsi été nettoyés et remplacés par de nouvelles zones urbaines (Nguyen *et al.*, 2018).

⁵ Décision N°465/QĐ-TTg en date du 17 juin 2002.

⁶ La campagne 5-No, mise en œuvre à Da Nang de 2000 à 2005, comprenait cinq volets : pas de ménages affamés, pas d'analphabètes, pas de mendicité, pas de toxicomanes vivant en communauté et pas de vol avec meurtre. Définie en mai 2005, la politique des 3-Have visait à ce que chaque citoyen ait un abri, que chaque travailleur ait un emploi et que chaque habitant ait un comportement citoyen.

Soutenue par des politiques flexibles et l'exonération du paiement des droits d'utilisation des terres pour les investisseurs, la ville a obtenu des résultats remarquables en attirant parallèlement des investissements étrangers⁷ ([Bony-Cisternes](#), 2018 ; [Le Courrier du Vietnam](#), 2019) : 385 millions d'euros contre 250 millions d'euros en 2018. La part individuelle de Da Nang dans le PIB national est également en augmentation (4,14 milliards d'euros en 2019 contre 3,81 milliards d'euros en 2018) tout comme son PIB par habitant de 3680 €⁸ ([Gso Da Nang](#), 2019 : 5-6 ; 37).

Des projets métropolitains ambitieux mais inaboutis

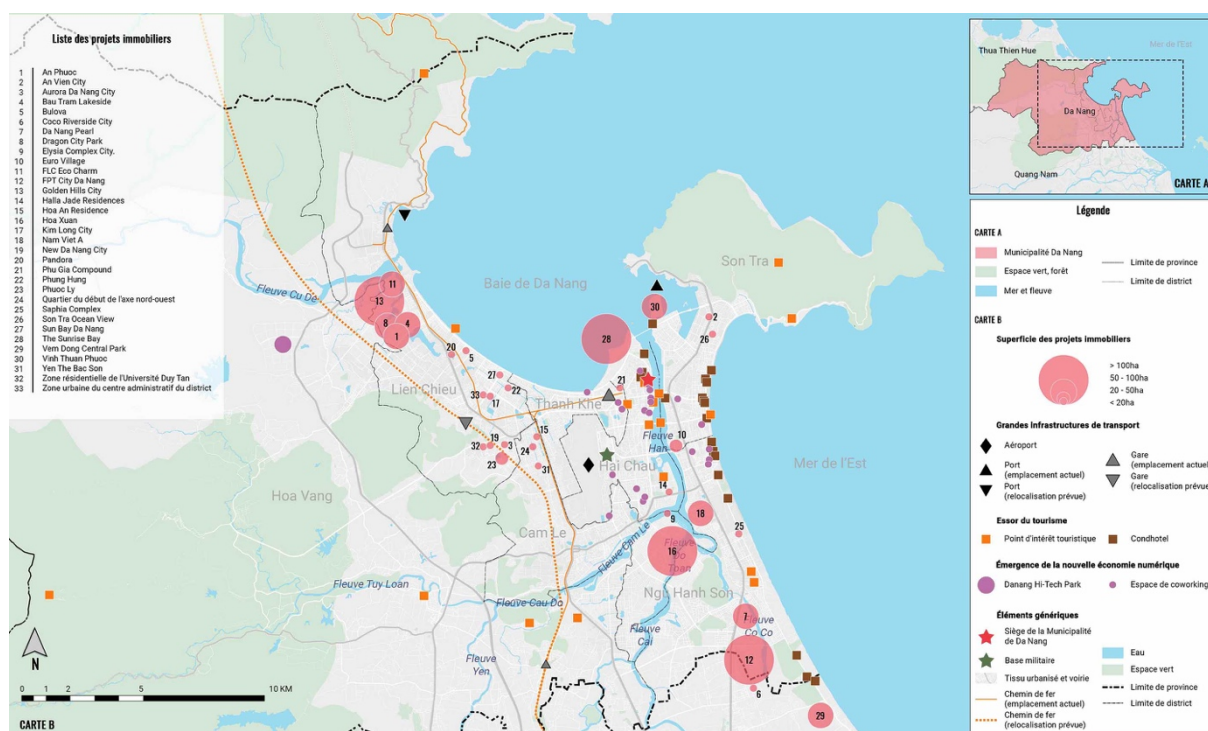
Les autorités urbaines poursuivent la stratégie précédente, visant à faire de Da Nang un hub d'expansion régionale et ambitionnent de la positionner dans la compétition urbaine entre villes asiatiques, tout en cherchant à prendre exemple sur le développement urbain de Singapour (entretien avec un architecte-urbaniste de Da Nang, mars 2019). Cependant, la diversité des objectifs poursuivis et l'installation d'une nouvelle équipe au sein du CP se traduisent à la fois par une difficulté à mobiliser des capitaux suffisants pour faire aboutir les projets, mais aussi par l'absence de leadership et de consensus entre les acteurs.

Le nouveau *Master Plan 2030 vision 2050* ([Dupi](#), 2013), adopté suite à la coopération japonaise ([Jica](#), 2010) et coréenne ([Seoul Institute et al.](#), 2013), promeut infrastructures et programmes urbains sans toutefois avoir les financements nécessaires à la réalisation des nombreux projets ([Afd](#), 2017 ; terrain, mars 2019). Spatialement, ce plan atteste alors d'une volonté de renforcer la centralité existante du district de Hai Chau, à travers la création d'une *skyline* originale, et de développer le district périphérique de Hoa Vang par les fonctions scientifiques et universitaires (2) ([Nguyen et al.](#), 2019). Dans Hai Chau, le siège de la municipalité et le centre administratif ont été reconstruits et agrandis sur leur emplacement, le complexe hospitalier a été modernisé et un centre culturel et sportif a vu le jour. Le CP, à travers cette révision (3), encourageait la construction d'un Capital Square, regroupant des immeubles de bureaux pour les services de banque affaire-assurance et des zones commerciales et récréatives. Ainsi, de 2014 à 2019, le panorama urbain est transformé par la première tour iconique de 34 étages qui accueille le siège de la Municipalité et la multiplication des gratte-ciels. L'usage de l'outil « foncier contre infrastructures⁹ » ([Danang Construction Department](#), 2013) et l'accompagnement des promoteurs vietnamiens (Sungroup, Vingroup) par des cabinets d'architecture et d'urbanisme internationaux renommés ([De-So](#), 2016 ; [Arep](#), 2016 ; Sala Design Group Hong Kong ; Safdie Architects) sont à l'origine de l'élargissement des voies urbaines rapides Est-Ouest et Nord-Sud et l'aménagement paysager des fronts d'eau le long de la Mer de l'Est et des fleuves Han, Cam Le, Co Co et Cau Do.

⁷ Les Investissements Directs Étrangers (IDE) sont passés de 400 millions de dollars en 1997 à 790 millions d'euros en 2006.

⁸ En comparaison, à HCMC, le PIB par habitant s'élève à 5 717 €.

⁹ Land-for-Infrastructure (LFI) ou *Doi dat lay ha tang* en vietnamien, est un mécanisme partenarial public-privé (PPP) qui existe pour pallier l'absence de fonds publics pour financer les infrastructures essentielles au développement (transport, télécommunication, eau, assainissement, énergie). Autorisé depuis la Loi foncière amendée par la décision n°10/1998/QH10 du 2 décembre 1998 sur les PPP, le LFI prévoit qu'en échange de la construction de ces infrastructures par le privé, des terrains appartenant à l'infrastructure ou localisés ailleurs dans la ville soient cédés à l'entreprise qui peut les vendre ou les exploiter à des fins commerciales et résidentielles. Cet outil reposant sur l'idée des bénéfices mutuels prend de l'importance dans les métropoles vietnamiennes, telles que HCMC ([Nguyen Thanh et al.](#), 2018).



3. Localisation des projets urbains et immobiliers prévus au Schéma directeur 2030-2050 (Divya Leducq, Helga-Jane Scarwell, Ba Quoc Thai, 2019)

L'aménagement du district de Hoa Vang qui devait passer d'une fonction résidentielle secondaire à celle de nouvelle porte d'entrée de Da Nang figure parmi les nombreux projets inaboutis en 2019 et en recherche de financement. En ce qui concerne les modes de transport extérieurs à la ville, un ambitieux plan consistait « à déplacer, redimensionner et redessiner des infrastructures pour un avenir gigantesque » (entretien avec une chargée d'opération de la ville-province de Da Nang, avril 2019) : relocalisation de la gare de voyageurs dans le district péricentral de Lien Chieu, déplacement de l'aéroport militaire dans le district Chu Lai, séparation des fonctions fret et tourisme des ports fluviaux et maritimes, construction de 7 nouvelles stations nautiques, de 8 lignes de bus rapide en site propre (BRT) et de 3 lignes de métro.

En août 2019, dans l'optique de promouvoir « un cadre de vie durable et vivable » (entretien avec un élu du CP de Da Nang, février 2019), les responsables de la ville ont missionné le consultant singapourien Surbana Jurong pour repenser, comme de nombreuses villes sud-est asiatiques et chinoises, la planification générale sous le modèle générique de ville verte (Lorain et Curien, 2018 ; [Scarwell et Leducq, 2018](#)). Cet appel semble une réponse au ralentissement subi des investissements urbains afin d'attirer de nouveau les promoteurs et capitaux privés. Par la résolution n° 393/QD-TTg du 18 mars 2020, le Premier ministre Nguyen Xuan Phuc a validé des ajustements sur le Schéma directeur 2030-2050 de Da Nang afin que les politiques de développement de la ville-province soient incluses dans la stratégie nationale de développement socio-économique de l'ensemble du Vietnam.

Le pari de l'innovation technologique et des alliances urbaines stratégiques

Dans le cadre du Schéma directeur 2030-2050, un autre axe stratégique était de faire de Da Nang une ville moderne et intelligente s'appuyant sur le développement des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), présentes dans la ville depuis l'installation du complexe militaro-industriel américain pendant la Guerre du Vietnam. L'objectif consistait à favoriser le déploiement du numérique aussi bien dans la gestion des affaires urbaines que dans le soutien au développement économique local. Dès 2010, le CP de Da Nang a noué plusieurs partenariats avec des leaders internationaux du secteur logiciel plaçant leur territoire en pointe des technologies numériques et de la transformation digitale. Un protocole d'accord sur la coopération digitale a été signé entre Da Nang City et IBM Vietnam. En 2011,

la ville intègre l'alliance ODCA d'Intel pour l'hébergement des données municipales en ligne. En 2012, dans le cadre du programme *Ecocities* de la Banque Mondiale, elle inaugure un partenariat avec CISCO Systems pour la gestion technologique des flux (matière, personnes, informations). Allant dans le même sens, des associations commerciales sont aussi passées avec des entreprises vietnamiennes du secteur (VNPT, Viettel) pour l'optimisation des réseaux électriques et télécoms et la mise en place du Wi-Fi dans toute l'agglomération. Da Nang devient ainsi dès 2014 une des trois villes vietnamiennes pilotes du plan *smart city* du Gouvernement vietnamien ([Leducq et Scarwell](#), 2018 : 307 ; Courmont et Le Galès, 2019), au même titre qu'Hanoi et HCMC.

Spatialement, cette volonté s'incarne depuis 2010 dans la création du Da Nang Hi-Tech Park¹⁰ (DHTP). Situé au nord-ouest de l'aire urbaine à proximité de l'autoroute, de nouvelles zones d'habitation et du futur port industriel (3), ce projet multifonctionnel prévoyait d'allier espaces de travail, mobilités, zone résidentielle et offre de loisirs. D'une superficie au sol de 1 200 hectares, DHTP devait devenir un catalyseur en matière de R&D industrielle. Face à un projet au point mort, le Vice premier ministre Vu Duc Dam a toutefois déclaré lors d'un récent séminaire d'affaires que « le Gouvernement vietnamien avait choisi DHTP comme zone pilote pour le développement des start-ups et de l'innovation » ([Le](#), 2018). Parallèlement, le CP de Da Nang a multiplié les partenariats avec des métropoles en pointe, telles que Tokyo, Séoul et Hong Kong où préexistent des collaborations dans d'autres domaines (banque d'affaires, urbanisme...) pour espérer se doter d'atouts en matière d'économie de la connaissance. Enfin, les tiers-lieux parmi lesquels les espaces de coworking (ECW) et les fablabs ont fait leur apparition depuis 2016 (4). Au nombre de 23, ces nouveaux espaces de travail traduisent l'émergence d'une dynamique ascendante et collaborative contribuant à l'économie créative (terrain et entretiens, février-mai 2019). Les gestionnaires et animateurs de ces espaces cherchent à créer des synergies avec les ECW des villes de Can Tho et HCMC, à s'inscrire dans des réseaux collaboratifs d'échelle nationale et à créer des partenariats internationaux comme par exemple avec l'Université d'Arizona.



4. Espaces de coworking privé marchand (quartier d'expatriés européen et coréen au nord de Thanh Khe) et Fablab universitaire (district culturel et quartier des affaires d'Hai Chau) ([Divya Leducq](#), 2019)

La ville accuse néanmoins des signes de ralentissement économique, soulignés par plusieurs experts ([Gso Da Nang](#), 2019) et elle est de plus en plus exposée à de fortes contraintes environnementales constituant autant de défis à surmonter.

¹⁰ Décision N°1979/QĐ-TTg du 28 octobre 2010.

Des défis croissants à surmonter et une mutation inachevée

Une situation budgétaire incertaine

Au cours de la période 2004-2016, Da Nang a été grandement favorisée dans l'allocation budgétaire par l'État, ce qui lui a permis d'investir une partie de ses recettes pour la construction de ses infrastructures, jusqu'à 32 % de son PIB ([Gso Da Nang](#), 2019 : 37). Toutefois, la réserve foncière disponible susceptible d'attirer des investisseurs n'est plus très importante et les recettes budgétaires liées au foncier, qui représentaient 40 % de l'assiette globale pour la période 2005-2010, s'élèvent désormais à environ 10 % (*Ibid.*, 2019 ; [Bony-Cisternes](#), 2019). En outre, face à l'accentuation de la pression fiscale du Gouvernement et à la recentralisation financière, Da Nang voit ses recettes fiscales réduites de 17 %. Cette situation ralentit la lutte contre les inondations et le développement du DHTP.

Intensification des risques environnementaux

Si le développement touristique peut être un atout ([Cosaert](#), 1998), le nombre et la taille des hôtels tournés vers la mer aggravent l'érosion du trait de côte ([Ngoc](#), 2016 ; [Son](#), 2018). C'est également le mauvais écoulement des eaux dans la bande des 100 mètres du rivage qui illustre la considération du Ministère de la construction sur « [un] système actuel de collecte et de traitement des eaux usées [qui] ne répond pas à la croissance du tourisme et des services urbains dans la région de Da Nang » ([Van](#), 2019). Or, parallèlement la ville est vulnérable au changement climatique, subissant le renforcement des tempêtes tropicales, dépressions et typhons ([Ihmen](#), 2013). L'élévation continue du niveau de la mer favorise la salinisation des rivières et multiplie les inondations et les glissements de terrain. Plus éloigné, l'arrondissement de Son Tra situé à 10 km du centre-ville, manque régulièrement d'eau potable. En 2019, les camions-citernes de l'entreprise privée Da Nang Urban Environment Joint Stock Company ont ravitaillé les résidences et les hôtels pour un prix exorbitant ([Chau](#), 2019). Le CP a tenté de trouver des solutions qui préservassent l'activité touristique davantage que la biodiversité. Toutefois, ces projets de résidences touristiques un temps envisagés au cœur de la réserve naturelle de Son Tra ont été suspendus car contraires au projet d'inscription du site au Patrimoine mondial de l'Unesco ([Lippold et al.](#), 2018).

Au-delà du tourisme, c'est l'urbanisation actuelle qui nie les problèmes d'équilibre écosystémique en raison d'un étalement urbain mal maîtrisé et de mauvaises pratiques persistantes, telles que la consommation du rare foncier vierge encore disponible.

Planification spatiale asynchrone

Comme l'a souligné le directeur du Département des ressources naturelles et de l'environnement de Da Nang : « actuellement, presque tous les points noirs de la préservation environnementale proviennent d'une absence de planification spatiale » ([Le Dinh](#), 2018). Cette dernière est fonction des intérêts économiques et aucune stratégie ne suit le rythme de l'urbanisation et des projets, ce qui conduit à des ajustements perpétuels et arbitraires. Le manque de synchronisme et de vision à long terme résultent de la modification illégale et constante de la destination des terrains mis à disposition des investisseurs privés ([Cafeland](#), 2019). En effet, l'outil foncier contre infrastructures (LFI) n'est pas clairement encadré, or il est devenu un ressort central de la croissance des investissements immobiliers autour des corridors de transport, alimenté par l'afflux de capitaux en provenance de Corée du Sud, Japon et Chine continentale ([Sehyung et al.](#), 2015). Da Nang ne dispose ni de l'ingénierie humaine sur les enjeux techniques et environnementaux ni des outils de régulation et de planification stratégique adéquats.

En ce qui concerne le DHTP, qui constitue l'un des piliers du développement de Da Nang, de nombreux retards s'accumulent et contribuent à un faible taux d'occupation d'environ 25,2 %. De même, dans la zone industrielle de Hoa Khanh, les problèmes d'approvisionnement électrique, d'alimentation en eau et d'inondations récurrentes ralentissent aussi la croissance ([Chan](#), 2019). De plus, les entreprises sont confrontées à l'absence de stabilité des coûts de location des terrains au sein des zones d'activités qui sont ajustés chaque année par le Comité de gestion des parcs industriels et de haute technologie.

La multiplication des projets de condo-hôtels garantit aux investisseurs vietnamiens Vingroup ou Sungroup, le promoteur de la monumentale station de Ba Na Hills, de confortables rentes immobilières tout en poussant au déplacement des catégories populaires. Un projet comme Sunrise Bay (5) donne l'impression que la ville est privatisée au profit des groupes immobiliers, seuls capables de financer le DHTP, les infrastructures aériennes et maritimes ou encore l'extension des nouvelles zones urbaines KDTM prévus au Schéma directeur 2030-2050. Toutefois, plusieurs projets immobiliers ont été abandonnés suite à la contestation des Danangais face aux inégalités socio-environnementales croissantes (Tuoi Tre, 2019). Les pêcheurs ont en effet vu leur espace réduit ; nombreux sont ceux qui ont perdu leur emploi, et les habitants constatent la raréfaction des espaces publics ouverts.



5. Maquette de « The Sunrise Bay » : complexe immobilier empiétant sur la baie de Da Nang
(Maison du projet sur la rue Nguyen Tat Thanh – Dida Media, 2017)

Conclusion

Cet article a permis de mettre en lumière les métamorphoses urbaines de Da Nang au prisme d'une stratégie d'émergence et d'un urbanisme métropolitain contrariés. Les jeux d'acteurs ont conduit à une politique économique et foncière valorisant plusieurs formes de centralités : régionale et urbaine, touristique et économique, technologique et numérique. Cependant, Da Nang, qui compte désormais à l'échelle du Vietnam, présente deux signes de fragilité importants : une évolution imprévisible des plans et projets et une régulation imparfaite entraînant la dégradation des écosystèmes. Parallèlement, si l'internationalisation financière de la ville a ouvert de nouveaux horizons pour financer les infrastructures, elle a aussi contribué à renforcer la dépendance aux IDE, expliquant pour partie un développement fluctuant et des retards de plusieurs années sur des projets considérés comme structurants. Dernièrement, les très grands promoteurs privés de Hanoi ou de HCMC ont également commencé à investir dans les infrastructures routières et les projets immobiliers et commerciaux, mettant à profit le cadre de l'action publique métropolitaine de Da Nang pour nourrir leur propre stratégie de croissance. Afin de poursuivre la recherche sur la capacité de Da Nang à devenir une métropole régionale, il conviendrait d'étudier les modalités selon lesquelles les autorités urbaines dépasseront les différends politiques à l'échelle locale et avec le pouvoir central de Hanoi. Il serait aussi souhaitable d'analyser l'avènement de nouvelles alliances qui ne misent plus seulement sur la mobilisation des ressources financières nécessaires à la réalisation des projets, mais qui contribuent à une meilleure

acquisition et intégration des compétences techniques et humaines pour la gestion efficiente d'un littoral sous pression.

DIVYA LEDUCQ, HELGA-JANE SCARWELL, DU TRAN DINH ET HAI NAM TRAN

Leducq Divya, Maître de conférences, Université de Tours, UMR CNRS 7324 Cités, Territoires, Environnement, Sociétés (CITERES). Mots-clés de la recherche : Études urbaines, Transformation digitale, Circulation des modèles, Ville en transition(s).

divya.leducq@univ-tours.fr

Scarwell Helga-Jane, Professeure, Université de Lille, Laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société (EA TVES 4477). Mots-clés de la recherche : Ville durable, Santé et environnement, Vietnam, France.

helga.scarwell@univ-lille.fr

Dinh Du Tran, Enseignant-chercheur, Faculté d'Agriculture et des Sciences Naturelles, Université de Vinh. Mots-clés de la recherche : Villes nouvelles, Développement urbain durable, Vietnam, Hanoi.

trandinhdu2003@yahoo.com

Tran Hai Nam, Enseignant-chercheur, Faculté d'aménagement rural et urbain, Université d'Architecture de Hanoi. Mots-clés de la recherche : Espaces publics, Morphologie urbaine, Design urbain, Eau en ville, Vietnam, Hanoi.

mit.arcd@gmail.com

Bibliographie

AFD (Agence française de développement), 2017, *Da Nang Development Investment Fund (DDIF) & Can Tho Development Investment Fund (CADIF) credit line*, 2 p., [en ligne](#).

Arep Architecture & Design, 2016, « Bidv Bank Tower », [en ligne](#).

Béranger V. et Vérez J.-C., 2019, « L'émergence : un processus évolutif et protéiforme », *Mondes en développement*, vol. 2, n° 186, 35-60, [en ligne](#).

Bony-Cisternes R., 2018, « Les mutations de l'aide publique au développement au Vietnam au travers du prisme de la gouvernance », *Revue internationale de politique de développement*, vol. 11, n° 1, [en ligne](#).

Bony-Cisternes R., 2019, *Collectivités locales et développement urbain au Vietnam : approches juridiques et pratiques de la décentralisation*, Thèse de doctorat en Droit, Université de Bordeaux, 490 p., [en ligne](#).

Bouchot A., 2019, « Le Vietnam : miroir des défis environnementaux, sanitaires et alimentaires », in Albis S. (dir.), *Le Déméter*, Paris, Iris Éditions, 69-90, [en ligne](#).

Cafeland, 2019, « La planification urbaine manque de visibilité et les conflits fonciers sont de plus en plus complexes », 28 août, [en ligne](#).

Cazes G. et Potier F., 1996, *Le tourisme urbain*, Paris, Presses universitaires de France, 128 p.

Chan J., 2019, « Da Nang : Il est nécessaire de trouver une solution pour stabiliser la rente foncière à long terme dans les parcs industriels et les zones de haute technologie », *CongTuong*, 20 juillet, [en ligne](#).

Chau T., 2019, « Le prix de l'eau courante multiplié par dix pour de nombreux hôtels et appartements de luxe à Da Nang », *VTC News*, 5 juillet, [en ligne](#).

- Cosaert P., 1998, « Le tourisme au centre du Vietnam. Des atouts importants, une mise en valeur délicate », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 51, n° 201, 21-34, [en ligne](#).
- Cosaert P., 2015, « Introduction : Tensions du développement vietnamien », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, vol.1, n°269. 1-8, [en ligne](#).
- Courmont A. et Le Galès P. (dir.), 2019, *Gouverner la ville numérique*, Paris, Presses Universitaires de France, 120 p.
- Da Nang Ccco (Climate Change Coordination Office), 2016, *The Preliminary Resilience Assessment (PRA) of Da Nang City*, [en ligne](#).
- Da Nang Construction Department, 2013, « Da Nang a annoncé 21 temps forts architecturaux », *Ashui.com*, [en ligne](#).
- Dang T. T., Truong Q.H., Nguyen T.T.H. et Nguyen T.M.N., 2015, « Su dung anh Landsat da thoi nghien cuu dien bien do thi hoa cua thanh pho Da Nang phuc vu quy hoach bao ve moi truong do thi », 8 p., [en ligne](#).
- De-So Architectes-Urbanistes, 2016, *Aménagement de la rivière Han - Da Nang (Vietnam)*, [en ligne](#).
- Duong T. Q., Tran H. D., Nguyen V. N., Nguyen T. U. et Ngo V. M., 2001, *Histoire de la ville de Da Nang*, Essai collectif, Université de Da Nang.
- Dupi (Danang Urban Planning Institute), 2013, « La planification générale de la ville de Da Nang à 2030 vision 2050 », [en ligne](#).
- Eunhee C., Saehyung S. et Donyun K., 2015, « Conceptual Planning for Da Nang High-Tech Park », *Proceedings of the 8th Conf. Int. Forum Urban*, [en ligne](#).
- Figuière C., Bonnefond C. et Gérardin H., 2019, « Émergence(s) et développement. Introduction » *Mondes en développement*, vol. 2, n° 186, 7-16, [en ligne](#).
- Gabas J.-J., Losch B., 2008, « La fabrique en trompe-l'œil de l'émergence » in Jaffrelot C. (dir.) *L'enjeu mondial. Les pays émergents*, Paris, Presses de Sciences Po, 25-40.
- Géoconfluences, 2019, « Émergence, pays émergent », [en ligne](#).
- Gibert M., 2018, « Rethinking metropolitan production from its underside : a view from the alleyways of Ho Chi Minh City », *Environment and Planning A*, vol. 50, n° 3, 589-607, [en ligne](#).
- Gibert-Flûtre M., 2020, *Documentation photographique : L'Asie du Sud-Est*, Paris, CNRS Éditions, 68 p.
- Gironde C. et Tessier O., 2015, « Vietnam : les nouveaux territoires d'une modernisation inégalitaire », *Hérodote*, vol. 157, n° 2, 161-183, [en ligne](#).
- Goldblum C. et Franck M., 2007, « Les villes aux marges de la métropolisation en Asie du Sud-Est », *L'Espace géographique*, vol. 3, n° 36, 229-236, [en ligne](#).
- Goldblum C., Peyronnie K. et Sisoulath B., 2017, « Figures de la transition urbaine en Asie du Sud-Est » in Peyronnie K., Goldblum C. et Sisoulath B. (dir.) *Transitions urbaines en Asie du Sud-Est. De la métropolisation émergente et de ses formes dérivées*, 9-21.
- Gso of Da Nang (General Office of Statistics), 2019, *Situation socio-économique quatrième trimestre 2019 et prévision 2020*, [en ligne](#).
- Gueorguiev D.D. et Schuler P.J., 2016, « Keeping your head down: Public profiles and promotion under autocracy », *Journal of East Asian Studies*, vol. 16, n°1, 87-116.
- Hang N.T.H., 2018, « Chapter 5: Da Nang City Development » in Hirose Nishihara A., Matsunaga M., Nonaka I. et Yokomichi K. (eds.), *Knowledge Creation in Community Development*, Shanghai, Palgrave Macmillan, 85-106.

- Hoang T.P., Quang H.T, Phuong N.N et Nguyen P.H., 2016, « Factors affecting the decision of the selection of foreign tourists for a tourist destination : A study in Da Nang City, Vietnam », *European Journal of Business and Social Sciences*, vol. 4, n°10, 86-97, [en ligne](#).
- Imhen (Institut de météorologie, d'hydrologie et d'environnement), 2013, *Projections climatiques à haute résolution pour le Vietnam*, HCMC, South Central Vietnam, [en ligne](#).
- Jica (Agence de coopération internationale du Japon), 2010, « The Study on Integrated Development Strategy for Danang City and Its Neighboring Area in the Socialist Republic of Vietnam », 32 p., [en ligne](#).
- Kadri B., Bondarenko M. et Pharicien J-P., 2019, « La mise en tourisme : un concept entre déconstruction et reconstruction », *Téoros*, vol. 38, n°1, [en ligne](#).
- Labbé D., 2016, « Critical reflections on land appropriation and alternative urbanization trajectories in periurban Vietnam », *Cities*, 53, 150-155, [en ligne](#).
- Le Courrier Du Vietnam*, 2018, « Dossier spécial : Da Nang », 10-16 août, 30-37.
- Le Courrier Du Vietnam*, 2019, « Da Nang attire plus de 690 millions de dollars d'IDE en 2019 », 28 décembre, [en ligne](#).
- Le Dinh D., 2018, « Da Nang supporte les conséquences d'une planification imprévue », *BaoMoi.com*, 19 décembre, [en ligne](#).
- Le V., 2018, « Da Nang seeks investment in Hi-Tech Park », *Vietnam Economic News*, 19 octobre, [en ligne](#).
- Leducq D. et Scarwell H-J., 2018, « Les villes intelligentes au Vietnam : entre déploiement national et renforcement métropolitain de Hanoi », *L'Espace géographique*, vol. 4, n°47, 305-322, [en ligne](#).
- Linh T., 2013, « Indice de compétitivité provinciale 2012 : les nouvelles figures de proue », *Le Courrier du Vietnam*, 6 avril, [en ligne](#).
- Lippold L.K., Thanh V.N. et Nghia T.D., 2018, « Resource assessment and development impact on douc population at Son Tra Nature Reserve », *Vietnam, Primate Conservation*, vol. 32, n°1, 8 p., [en ligne](#).
- London J., 2015, « Nguyen Ba Thanh », [en ligne](#).
- Lorrain D. et Curien R., 2018, « Chapitre 9, Suzhou Industrial Park, une opération de référence » in Lorrain D., Halpern C., Chevauché C. (dir.), *Villes Sobres. Nouveaux modèles de gestion des ressources*, Paris, Presses de Sciences Po, 223-242.
- New York Times*, 2019, « 52 Places to Go in 2019 », 10 janvier, [en ligne](#).
- Ngoc B. S., 2015, « Local Relation and the Constitutional Discourse on Political Decentralization in Twenty First Century Vietnam », in Harding A., Sidel M. (eds) *Central-Local Relations in Asian Constitutional Systems*, New York, London: Hart Publishing, p. 57-84.
- Ngoc H.N., 2016, « Generative forces shaping the traditional city: the case of Hoi An, Vietnam », *Journal of Urbanism*, vol. 10, n°2, 231-253, [en ligne](#).
- Nguyen Q.T. et Truong V.Q., 2019, « Réflexion sur la structure de l'espace urbain de Da Nang », *Architecture magazine of Vietnam association of architects*, n°2.
- Nguyen T.B.T., Chau L.X et Sang V., 2018, « Applying network analysis in assessing stakeholders collaboration for sustainable tourism development: a case study at Da Nang, Vietnam », *International Journal of Tourism Policy*, vol. 8, n°3, 244-270, [en ligne](#).
- Nguyen T.H.V., 2017, *Influences on the policy process in local government in Vietnam : the case of low-income housing policy in Da Nang City from 2005 to 2013*, PhD Thesis, University of Wellington.
- Nguyen T.K.D., 2018, « Kinh te Da Nang khong nhu mong doi ! », *NDH*, 29 décembre, [en ligne](#).

Nguyen Thanh B., van der Krabben E., Musil C. et Le A.D., 2018, « Land for infrastructure in Ho Chi Minh City : land-based financing of transportation improvement », *International Planning Studies*, [en ligne](#).

Philip B., 2013, « Da Nang, nouveau dragon économique du Vietnam », *Le Monde*, 26 août, [en ligne](#).

Richins H., 2009, « Environmental, cultural, economic and socio-community sustainability : a framework for sustainable tourism in resort destinations », *Environment, Development and Sustainability*, vol. 11, n°4, 785-800, [en ligne](#).

Scarwell H-J. et Leducq D., 2018, « Ville verte et nouvelles tendances de la production urbaine au Vietnam », *Revue internationale d'urbanisme*, n°6, [en ligne](#).

Schlaack J., 2010, « Defining the Airea. Evaluating urban output and forms of interaction between airport and region » in Knippenberger U. et Wall A (dir.), *Airports in Cities and Regions. Research and Practice*, Karlsruhe, KIT Scientific Publishing, 113-125.

Sehyung W., Sea E.C. et Saehoon K., 2015, « The neighborhood effects of new road infrastructure: Transformation of urban settlements and resident's socioeconomic characteristics in Da Nang, Vietnam », *Habitat International*, vol. 50, 169-179, [en ligne](#).

Seoul Institute, Green Smart City Lab of Sungkyunkwan University, Da Nang Institute for Socio-Economic Development, Danang High-Tech Park Management Board, UN Habitat Vietnam, 2013, *Collaborative Research between Da Nang and Seoul Strategic Plan for Developing Da Nang Metropolitan Region and Da Nang Hub City*, 68 p., [en ligne](#).

Son H., 2018, « Grave érosion de centaines de mètres de la côte de Danang », *Thanh Nien*, 20 janvier, [en ligne](#).

The Economist, 2015, « Man in the middle. Was Nguyen Ba Thanh a flash in the pan? », 20 février, [en ligne](#).

Tuoi Tre, 2019, « Malgré l'ultimatum du CP, 30 projets et zones de la "terre d'or" de Da Nang enfreignent la loi sur l'utilisation des terres », 12 février, [en ligne](#).

Van B., 2019, « Après la pluie, des eaux usées noires ont coulé et se sont déversées dans la mer de Da Nang », *Nguyen Lao Duong*, 29 juillet, [en ligne](#).

Vcci-USaid, 2018, *Chi so nang luc canh tranh cap tinh cua Vietnam PCI 2018*, 156 p., [en ligne](#).

VietnamNews, 2017, « Da Nang : "Five No's", "Three Have's", and now you've got it », [en ligne](#).