

Urbanités

Dossier / Urbanités sud-est asiatiques

Septembre 2020

Des ruelles aux tours, la métropolisation vietnamienne à marche forcée

Entretien avec Marie Gibert-Flutre, par Charlotte Ruggeri



Couverture : Ho Chi Minh Ville, de la ville horizontale à la ville verticale (vue sur les tours du district de Bình Thạnh depuis le district de Phú Nhuận) (M. Gibert-Flutre, 2019)

Pour citer cet entretien : Gibert-Flutre M., 2020, « Des ruelles aux tours, la métropolisation vietnamienne à marche forcée », Urbanités, entretien pour le Dossier / Urbanités sud-est asiatiques, septembre 2020, [en ligne](#).

Marie Gibert-Flutre est maîtresse de conférences en géographie à l'Université de Paris (UFR LCAO) et chercheuse au laboratoire CESSMA (Centre d'Études en Sciences Sociales sur les Mondes Africains, Américains et Asiatiques). Ses travaux portent sur le processus de métropolisation en Asie orientale et du Sud-Est, en particulier au Vietnam. Elle analyse sa quotidienneté, en valorisant la figure du citadin comme acteur métropolitain. Elle est également membre du programme ANR de recherche « Les villes de la nouvelle route de la soie en Asie du Sud-Est » (VinoRosa, 2020-2023) et responsable du cas d'étude vietnamien du programme de recherche SEANNET (Southeast Asia Neighbourhoods Network, 2017-2020) porté par l'IIAS (International Institute of Asian Studies). Elle a récemment publié [Les envers du métropolisation. Les ruelles de Hô Chí Minh Ville \(Vietnam\)](#) aux Éditions du CNRS (2019) et le numéro [l'Asie du Sud-Est de la documentation photographique](#) (2020).

En Asie du Sud-Est, et notamment au Vietnam, les pouvoirs étatiques ont pu mener des politiques anti-urbaines. De quoi s'agit-il et cela a-t-il représenté un frein à la métropolisation ?

Cette situation concerne en particulier les pays sud-est asiatiques qui ont connu un régime politique communiste et une forme d'économie planifiée. C'est un modèle qui s'est d'abord imposé en Chine, et qui fut repris au Vietnam, au Laos et au Cambodge – bien que ce soit un cas très particulier puisque la politique anti-urbaine y a été poussée à l'extrême sous les Khmers rouges avec un véritable « [urbicide](#) », la ville étant vue comme le lieu de la bourgeoisie et de la corruption. Ce sont donc des pays qui ont connu des révolutions socialistes ancrées dans le monde rural et l'idée qu'il fallait industrialiser, voire urbaniser, les campagnes, en cherchant à limiter l'expansion urbaine. Il faut se replacer dans le contexte historique : au Vietnam, cela commence en 1954, à la fin de la Guerre d'Indochine, donc en pleine période de décolonisation, qui est commune à d'autres pays du monde. Ce qui apparaît dans ces pays alors dits du « tiers-monde », c'est une explosion urbaine, sous forme parfois d'habitat précaire, de nappes de pauvreté, voire de bidonvilles, ce qui est considéré comme un repoussoir absolu dans la région. De fait, dans le Nord Vietnam à partir de 1954, puis au Sud à partir de 1975, il s'agit d'empêcher les migrations rurales vers les villes, avec la mise en place d'un outil très coercitif qui avait déjà été testé en Chine, le carnet de résidence (*sô hô khâu*). Il fonctionne comme une sorte de passeport intérieur, édité à l'échelle de chaque foyer et qui vous assigne à résidence, à l'endroit dont on est originaire. Or dans les années 1950, dans le Nord Vietnam, il y a moins de 10 % de population urbaine. De fait, l'immense majorité de la population vit dans des hameaux et des villages donc dans des campagnes relativement pleines, comme le delta du Fleuve Rouge. Or, dans les années 1950, le Nord Vietnam entre dans un système d'économie planifiée. Donc, si l'on n'est pas inscrit au bon endroit et si l'on se déplace en dehors de son lieu officiel de résidence, on n'a pas accès à l'emploi, au logement, aux soins, à l'éducation ou aux tickets de rationnement, tous garantis et pourvus par le seul État. Cela explique pourquoi, en 1975, la population urbaine du Nord Vietnam est passée de 7,5 % à 10 % seulement, ce qui reste encore très faible. La capitale, Hanoï, reste alors une ville relativement modeste sur le plan démographique.

Au Sud Vietnam, il n'y a pas eu cette politique avant 1975, il y a même eu l'inverse, ce qui explique un net décalage – et c'est d'ailleurs spécifique au Vietnam de pouvoir observer ainsi deux modèles de transition urbaine entre Nord et Sud. Le pouvoir sud-vietnamien, appuyé par la force militaire américaine, pousse au contraire la population qui vit dans les campagnes très pleines, comme le delta du Mékong, à venir s'installer en ville. En effet, parce qu'elles étaient réputées abriter des combattants Viêt Cong, on a bombardé massivement les campagnes environnantes. Dans le Sud, on passe alors d'environ 15 % de population urbaine à presque 45 % dans les années 1970, quasiment exclusivement concentrés dans la seule ville de Saigon. On assiste alors à une explosion urbaine, avec une absence de plan d'aménagement et de plan de production de logements, ce qui explique une autoproduction massive. En 1975, lorsque le pays est réunifié, le Nord communiste qui applique le permis de résidence strict, commence par renvoyer chez elle une grande partie de la population rurale qui était venue en ville. Mais le taux de population urbaine ne retrouve jamais son taux antérieur à la guerre. De ce fait, aujourd'hui au Vietnam, la population urbaine représente 36 % de la population et devrait être de 50 % d'ici une quinzaine d'années, puisque la croissance urbaine y est aujourd'hui très forte. Dans les faits, on a donc plus ou moins abandonné cette politique, mais le carnet de résidence existe toujours. Il a été plusieurs fois assoupli, notamment par l'ajout de catégories de migrant·es temporaires, même si ce statut

est compliqué à obtenir. Concrètement, la population vietnamienne, qui est de plus en plus mobile, a souvent arrêté de mettre à jour son carnet puisqu'un marché libre existe à partir des réformes de 1986. La population peut donc louer un logement chez l'habitant·e, trouver un emploi dans le secteur privé ou informel, ou encore accéder à des soins en dehors des structures de l'État. Malgré tout, la subsistance de ce carnet sur le plan légal, constitue une inégalité structurelle très forte dans la population. Pour inscrire ses enfants à l'école ou bénéficier des subventions d'État, il faut avoir son carnet de résidence à jour. Par ailleurs, au moment de la mise en place de grands projets, lorsque l'on expulse des personnes, on constate qu'il y a de nombreuses personnes en situation « d'infra-légalité » selon l'expression de Charles Goldblum (2001). Il y a donc des personnes qui ont un titre de propriété en règle pour leur maison, mais elles ne sont pas inscrites officiellement dans la commune, ce qui fait que ces personnes ne sont pas indemnisées lorsqu'il y a des déplacements forcés de population. L'idée d'abandonner ce système de carnet de résidence est régulièrement évoquée, mais il perdure malgré tout. La politique anti-urbaine a donc été réelle et elle a été mise en œuvre par des outils de contrôle très forts.

Même si cette politique anti-urbaine n'est plus de mise depuis les années 1980, on peut considérer que la situation est un peu hypocrite. Le Vietnam est toujours un État socialiste sur le plan politique et donc il y a toujours, dans la manière de gérer et réguler la ville, cette idée qu'on peut connaître à l'avance, grâce à cette politique de contrôle du peuplement, quelle sera la croissance urbaine par quartier, ce qui permet de prévoir les espaces verts, les écoles ou les hôpitaux en conséquence. Évidemment, cela ne correspond pas du tout aux besoins réels, notamment parce qu'on a besoin de nombreuses personnes sur les chantiers ou dans les usines, qui dépendent directement des migrations rurales. De ce fait, tous les dysfonctionnements urbains (le manque d'espaces verts ou de services) sont facilement attribués aux migrants et migrantes venant des espaces ruraux, alors même que la libéralisation et la mondialisation de l'économie se traduisent par une industrialisation à vocation d'exportation, nécessitant une main d'œuvre nombreuse. Il n'est aujourd'hui plus question de construire des usines dans les campagnes, mais dans les grandes villes, d'abord dans les grandes métropoles, puis désormais cette industrialisation se diffuse dans les villes secondaires. Au Vietnam, au Laos ou au Cambodge, les prémisses du processus de métropolisation ont coïncidé avec la libéralisation des pays, donc on est passé très vite d'une politique anti-urbaine à des métropoles extraverties et très ouvertes à l'international. Il y a donc une forme de compression temporelle qui est peut-être l'une des spécificités de la métropolisation sud-est asiatique, une métropolisation à marche forcée. Pendant la période socialiste, on érigait « l'homme nouveau » et aujourd'hui on vante « l'homme civilisé », caractérisé par son « urbanité » et son respect des codes urbains, bien que le mythe du pays natal, un peu fantasmé, perdure. Il y a de fait au Vietnam un rapport très ambigu à la ruralité, dans un contexte d'urbanisation très rapide.

Vous évoquez l'idée de villes asiatiques comme des « laboratoires » de la métropolisation, pouvez-vous expliquer cela ?

De manière schématique, on peut dire que les pays fondateurs de l'ASEAN (Association des Nations de l'Asie du Sud-Est) ont appliqué une politique beaucoup plus libérale d'ouverture dès la décolonisation, par opposition aux pays qui ont d'abord connu une phase socialiste. Pour un certain nombre de ces pays, l'urbanisation s'est très tôt confondue avec la métropolisation : on a favorisé les très grandes villes en situation littorale ou deltaïque, ouvertes sur le monde. De plus, l'urbanisation s'est nourrie de l'industrialisation. Les premières fonctions économiques mondialisées qu'accueillent ces villes ne sont pas des centres d'affaires à l'image de Singapour ou de Kuala Lumpur. À Manille, Hô Chi Minh-Ville ou Phnom Penh, ce sont des fonctions de production internationale qui dominent, avec une montée en gamme progressive du type de production. Au départ, c'était surtout une production textile et désormais, par exemple au Vietnam, on fabrique le premier smartphone 100 % vietnamien et la première voiture locale. La métropolisation a donc concordé, dans certains pays, avec l'urbanisation. Ce sont les très grandes villes qui en ont profité au début, même si aujourd'hui leur croissance ralentit et ce sont les villes secondaires et moyennes qui prennent le relais. Au Vietnam, on voit émerger une troisième métropole d'échelle nationale, Đà Nẵng, qui est la ville du centre en train d'acquérir un statut métropolitain. Cela bénéficie également à des villes plus petites comme Càn Tho dans le delta du Mékong ou Hải Phòng qui sert de port à Hanoï.

Je parle aussi de laboratoire de la métropolisation d'un point de vue plus théorique, ce qui n'est pas propre à l'Asie. Ces villes ont longtemps été perçues dans une perspective de rattrapage, en particulier dans les études urbaines émanant des pays des Nords. Ce qui est intéressant avec les terrains asiatiques – et j'imagine que l'on peut voir cela ailleurs – c'est qu'il y a des modes de créativité, que ce soit par la gouvernance ou par les pratiques citadines, qui montrent une adaptation et des formes innovantes de métropolisation que l'on ne voit pas dans les pays des Nords. D'ailleurs, certaines villes vont encore plus loin et plus vite dans les grands labels mondiaux de métropolisation, que ce soit dans la manière dont elles se saisissent de la *smart city*, comme à Singapour, ou du modèle de l'écoquartier, même si cela relève souvent de la vitrine et du *greenwashing*.

Enfin, ce sont des laboratoires en lien avec leur histoire spécifique, ce qui marque les formes de métropolisation. Dans un ouvrage paru en avril 2020 sur la métropolisation des villes post-socialistes auquel j'ai participé, l'une des questions posées est de savoir si les villes qui ont connu une période socialiste ont aujourd'hui une métropolisation spécifique (Drummond et Young, 2020). Les réponses sont nuancées, mais malgré tout ces villes sont un laboratoire de la place de l'État dans l'impulsion et le contrôle du processus de métropolisation, que les États soient des anciens régimes socialistes ou non, comme en Indonésie ou en Malaisie. Cette question de la place de l'État est une particularité sud-est asiatique, à savoir comment se déploie la métropolisation, plutôt associée au libéralisme économique, dans des États aux pouvoirs forts, pour ne pas dire autoritaires. L'État n'est jamais loin dans le contrôle de l'évolution de ces villes, ce qui se voit d'ailleurs très bien dans le contexte actuel de crise sanitaire.

La métropolisation sud-est asiatique prend la forme d'un urbanisme de projet. Est-ce lié aux acteurs impliqués ou aux méthodes urbanistiques appliquées ?

L'urbanisme de projet a été impulsé par l'État en Asie du Sud-Est et est devenu le mode principal de production de la ville, ce qui tranche avec les modèles urbains existants, qui étaient plutôt des villes assez largement auto-construites. Historiquement, les villes sud-est asiatiques sont denses et organiques, c'est-à-dire que la ville croissait parcelle par parcelle. L'urbanisme de projet prend complètement le contrepied de cette dynamique puisqu'on détermine un périmètre de projet, de plus en plus immense – au départ quelques hectares, aujourd'hui ce sont des centaines d'hectares – qui va sortir de la juridiction habituelle, au prétexte que les outils législatifs ne permettent pas d'accéder à la modernité urbaine au rythme souhaité. Les règles urbanistiques qui s'y appliquent sont spécifiques et on confie l'aménagement du projet à un seul acteur, généralement privé, national ou international, avec souvent l'entrée en scène d'autres acteurs asiatiques, comme la firme Ciputra qui est indonésienne et qui a développé des grands projets urbains à Hanoï et Phnom Penh. Ce sont donc des promoteurs privés, mais qui sont fortement soutenus par l'État parce que pour récupérer les terrains disponibles, il faut procéder à des évictions de population, ce que fait l'État. Les terrains sont ensuite confiés à des acteurs privés dans le cadre de projets « terre contre infrastructures » : on laisse ces firmes construire des logements, mais elles doivent aussi construire les infrastructures routières, des espaces publics... C'est ce que Clément Musil, Danielle Labbé et Olivier Jacques appellent le « capitalisme de connivence » (Musil, Labbé et Jacques, 2019). L'urbanisme de projet correspond bien à une montée en puissance des acteurs privés, mais à la demande des acteurs étatiques.



1. Les villas de luxe du grand projet immobilier Vinhomes Central Park, Ho Chi Minh Ville
(M. Gibert-Flutre, 2017)

Ces grands projets sont exclusivement destinés à la classe moyenne, voire supérieure, et on ne produit pas ou très peu de logement social. Ces projets entendent pourtant répondre aux problèmes de la ville ordinaire : plus d'espaces verts, des terrains de sport, une meilleure gestion des déchets... alors même qu'il ne concerne qu'une part restreinte de la population. C'est devenu le mode de production principal de la ville dans la région. Au départ, les projets se faisaient surtout en périphérie des villes, mais aujourd'hui certains projets sont plus centraux, cela dépend de la capacité des États à récupérer les terrains disponibles. Au Vietnam, il n'y a pas de propriété privée au sens strict, l'État est propriétaire de tous les terrains et donne un droit d'usage du sol, qui s'apparente à un droit de propriété depuis les dernières lois foncières. On ne parle donc jamais d'expropriations, mais de « récupération » ou de « libération » de la terre, dans l'idée que l'État récupère les terrains qui appartiennent au peuple, pour le bien commun. Cette notion de « bien commun » est centrale – même pour construire des projets iniques – et est mobilisée au nom de la modernité, de l'équité ou du développement (Gibert et Segard, 2015).

Désormais, certains de ces projets ont 15-20 ans, donc on peut aussi les étudier du point de vue des pratiques, ce qui permet d'en avoir une vision moins caricaturale. Tous ne sont pas des *gated communities* et certains sont très poreux, avec des personnes vivant dans d'autres quartiers qui y viennent pour profiter des espaces verts (Harms, 2015). Certes, certains quartiers sont fermés et réservés à la population résidente, mais dans la majorité des cas, ils sont ouverts. Au bout de quelques années, certains quartiers perdent aussi de leur valeur parce que d'autres se sont construits, comme Saigon South à Hô Chi Minh Ville, qui est le premier au Vietnam à la fin des années 1990. Dans ce quartier, il y a désormais de la vente de rue, donc un retour des pratiques habitantes vietnamiennes ordinaires. Il y a certes des formes de privatisation de l'espace, mais il y a aussi des continuités et des formes de reconnexions territoriales en termes de pratiques (Gibert, 2018).

Les paysages urbains issus de la métropolisation semblent pourtant adopter les mêmes principes qu'ailleurs (verticalisation, étalement urbain, mégaprojets). Existe-t-il une spécificité paysagère de la métropolisation asiatique ou sud-est asiatique ?

Il existe en effet certaines spécificités aux paysages métropolitains asiatiques : des centres-villes hyper denses, notamment sous forme de quartiers de ruelles (Gibert-Flutre et Imai, 2020), une urbanisation diffuse en périphérie et une verticalisation extrême. Pour qualifier ces processus, on peut reprendre l'expression de Jeffrey Hou : « *vertical urbanism, horizontal urbanity* » (2012), donc un urbanisme de plus en plus verticalisé, mais une urbanité qui reste horizontale, et qui investit les pieds de tours ou les espaces de seuil devant les *malls* par exemple. En périphérie des villes, on trouve plutôt un modèle d'urbanisation diffuse, que le géographe Terry McGee appelle les « *desakotas* », terme qui vient de l'indonésien et qui signifie « ville-campagne » ou « la ville à la campagne » (1991). Il y a en fait des corridors de dizaines – voire centaines de kilomètres – autour des villes centres avec la juxtaposition de zones industrielles et de quartiers issus de l'urbanisme de projet. Les zones industrielles sont en effet souvent corrélées à la création de villes nouvelles ou de nouveaux quartiers. Il s'agit donc d'une urbanisation diffuse le long des axes de transport et le long de très grands corridors de développement. À Kuala Lumpur, c'est très formalisé avec la création de corridors sur des centaines de kilomètres : un premier qui part du centre – des tours Petronas – vers la mer et Port Klang. Un deuxième date de la fin des années 1990 et se dirige vers le sud et le nouvel aéroport, que l'on appelle le Super corridor multimédia. On y trouve des zones industrielles de pointe et plusieurs villes nouvelles, dont une ville nouvelle administrative qui s'appelle Putrajaya, qui est une *smart* et une *green city*. On retrouve cela à Hanoï avec les liens historiques très forts entre la ville centre et ce qu'on appelle les « villages de métier », qui sont à des dizaines de kilomètres du centre-ville, donc l'urbanisation est très discontinue, avec des espaces de rizières intermédiaires notamment (Fanchette, 2015).

L'autre spécificité serait la question des échelles. Les formes de la métropolisation prennent des échelles radicalement nouvelles, avec par exemple une verticalisation extrême. On construit aujourd'hui de véritable des « forêts de tours », en seulement quelques années. À chaque fois que je retourne sur mon terrain vietnamien à Ho Chi Minh Ville, des dizaines de nouvelles tours de très grande hauteur sont apparues. Au départ, elles étaient réservées aux bureaux, mais elles accueillent aujourd'hui de plus en plus de logements. C'est aussi rapide parce que la croissance économique est forte et que la classe moyenne est en demande.



2. Les tours résidentielles du projet Vinhomes Central Park, mise en valeur depuis un belvédère panoramique à Ho Chi Minh Ville (M. Gibert-Flutre, 2019)

Vous notez une forme d'ambiguïté dans la métropolisation vietnamienne, notamment une volonté de métropolisation qui se confronte à une réalité urbaine d'une ville du « Sud ». Qu'entendez-vous par là ?

Une ville vietnamienne, c'est à la fois une ville du Vietnam, donc une ville qui a connu la colonisation, puis la guerre. Il y a toute cette histoire vietnamienne qu'il ne faut pas oublier, avec par exemple la place historique des communautés chinoises. Tous ces héritages comptent encore et infléchissent la trajectoire urbaine. Ce sont aussi des villes vietnamiennes en lien avec les outils spécifiques de gestion mis en place pendant la période d'économie planifiée, par exemple *via* le carnet de résidence. Mais ces villes sont également plus généralement des villes du Sud caractérisées par beaucoup d'autoproduction, et il y a de la précarité, de l'infra-légalité, des enjeux autour des tenures foncières ou de la place des vendeurs et vendeuses de rue. Et enfin, et dans le même temps, on est en train de construire des métropoles dites globales, avec des formes communes au reste de la planète, comme les *malls*, les centres d'affaires verticalisés, des *condominiums*... Il y a donc trois processus concomitants : un processus de construction nationale, d'intégration régionale et d'insertion mondiale. Cela peut provoquer des tensions, parce que les trois processus peuvent être contradictoires. Il y a donc une forme d'ambiguïté, y compris dans les quartiers d'affaires qui sont censés incarner la modernité métropolitaine mais où l'on trouve toujours la figure du vendeur de rue. Certes, on construit des villes vitrines, mais il ne faut pas oublier tous ces héritages qui se superposent.

Enfin, ces villes sont aussi des laboratoires du changement climatique et on peut évidemment penser à Jakarta, l'une des villes les plus exposées (voir [l'entretien avec Judicaëlle Dietrich](#)). À Hô Chi Minh Ville, il y a aujourd'hui des inondations même sans épisode pluvieux, en lien avec un fort coefficient de marée et cela entre frontalement en contradiction avec certains choix, comme celui d'avoir construit un métro, qui est vu en Asie comme le symbole de la métropolisation. On construit donc des métros plutôt que des tramways ou des bus en site propre, alors que la ville est située dans une zone deltaïque avec des terrains meubles, ce qui provoque de nombreux retards sur le chantier, des difficultés de subsidence parce que quand on creuse pour faire le tunnel, les immeubles à côté s'enfoncent. La réalité du changement climatique devient de plus en plus pressante et rappelle que les choix opérés ne sont pas toujours tenables mais la prise de conscience tarde encore.

Dans cette forme de production urbaine, quelle est la place des habitant·es ?

Au Vietnam, dans les projets, la prise en compte de la population est très faible. La population n'est pas présente au moment de la conception, mais, en revanche, il y a souvent une réappropriation de ces projets une fois qu'ils sont construits. Dans certains quartiers de tours à destination des classes moyennes, au bout de quelques années, on peut par exemple constater que les personnes vivent avec les portes ouvertes et dans les couloirs les enfants jouent comme si on était au bord d'une ruelle, donc il y a toujours cette porosité entre lieux publics et privés. Dans d'autres quartiers, au standing élevé, il y a cependant un autocontrôle social, c'est-à-dire que si quelqu'un ose avoir un comportement social inapproprié il est rabroué par les voisins et les voisines. Mais, dans de nombreux quartiers, la force des pratiques l'emporte. La plupart de ces projets prennent la forme de *condominiums*, où l'on vend des logements, mais aussi des commerces, sauf que c'est très cher et peu de commerces s'y installent. Au Vietnam, on préférera toujours acheter son poisson au marché local, parce qu'il y est vendu vivant, donc on est sûr qu'il est frais, plutôt que de l'acheter congelé dans un supermarché. Évidemment, il faut attendre que les projets aient quelques années, voire une décennie pour observer ces évolutions. La recomposition du voisinage à l'échelle d'une tour est très intéressante et ce sont surtout les sociabilités locales qui l'emportent, même s'il ne faut pas les mythifier.

Dans quelle mesure les ruelles des métropoles vietnamiennes sont-elles révélatrices de l'envers de la métropolisation ? Sont-elles par ailleurs menacées par la métropolisation à l'œuvre ou au contraire l'objet d'une forme de patrimonialisation ?

Dans les discours officiels et dans certains travaux, on a l'impression que la métropolisation se réduit à une face visible et cela peut être tentant de n'en étudier que la face la plus spectaculaire (quartiers

d'affaires, verticalisation, urbanisme de projet). Toutefois, à Hô Chi Minh Ville, 85 % de la population continue à habiter le long de ruelles, dans un habitat bas. Pour autant, cette population n'est pas en dehors de la métropolisation et les processus métropolitains y sont bien à l'œuvre. Par exemple, ces dernières années, on note une arrivée marquée d'Airbnb au Vietnam et les locations sont aussi bien dans les grandes tours que dans les ruelles. On pense souvent que les ruelles incarnent le passé, mais elles ne sont pas sous cloche. Cela est aussi dû à la rapidité des changements urbains au Vietnam : une personne de 70 ans a connu la colonisation, le régime socialiste, la métropolisation et dans ce contexte, les ruelles apparaissent comme un inchangé rassurant, alors qu'en réalité elles évoluent très vite. Cette évolution est à la fois architecturale, avec des maisons de plus en plus hautes, des fusions de parcelles, l'apparition de bureaux, mais aussi sociale. Certaines ruelles commencent à se gentrifier, même si actuellement on est encore dans une phase de non-reconnaissance de leur valeur. Elles font donc encore très peu l'objet d'une patrimonialisation, à part quelques exceptions dans les quartiers les plus centraux, notamment autour des pratiques de cuisine de rue. À l'inverse, dans d'autres pays asiatiques, on peut remarquer une forte évolution : au Japon, les ruelles de Tokyo sont devenues des lieux de création et sont préservées. En Chine, il y a eu énormément de destructions des *hutong* et des *lielong*, mais certains sont reconstruits à l'identique (Padovani, 2015 ; Gibert-Flutre et Imai, 2020). Le Vietnam n'en est pas encore là, sauf peut-être un peu le quartier des 36 rues à Hanoï avec des marchés et boutiques pour touristes. À Hô Chi Minh Ville, on a en réalité une grande variété de quartiers de ruelles. J'en ai distingué six dans mes travaux de thèse qui ont donné lieu à une récente publication (Gibert-Flutre, 2019), avec notamment des ruelles assez préservées, où la population est plutôt aisée et la ruelle peut assez facilement être élargie, tandis que d'autres quartiers, notamment dans les entrées de villes, sont directement menacés dans leur existence, par exemple lorsqu'on construit une station de métro. C'est pareil dans des quartiers plus précaires, comme le district 6, où les autorités se disent que les évictions sont assez faciles puisque les carnets de résidence sont rarement à jour. En tout cas, il n'y a pas de programme public ou étatique pour les valoriser puisque pour les autorités, ces quartiers sont vus comme l'inverse de la modernité, donc non valorisables.



3. Le contraste entre les tours du projet Starlight Riverside en construction (district 6, Ho Chi Minh Ville) et son environnement social et architectural immédiat (M. Gibert-Flutre, 2017)

Les ruelles vietnamiennes sont aussi pour vous l'occasion de questionner le concept d'espace public, pensé dans un contexte géographique européen et occidental. Ces ruelles sont-elles donc un moyen de redéfinir la notion d'espace public dans un contexte asiatique et post-colonial ?

Avant de commencer à travailler sur les ruelles, j'ai commencé mes travaux de recherche par une entrée par les espaces publics urbains au Vietnam, leur forme et leur localisation. L'espace public, au sens commun que l'on a en Europe, correspond morphologiquement à un espace ouvert, or en Asie du Sud-Est et en Asie en général, il y a très peu d'espaces ouverts, à l'exception des grandes places de la période coloniale ou de la période socialiste, comme la place Ba Dinh à Hanoï. On a par ailleurs une vision binaire de l'espace public en Europe, par opposition aux espaces privés sur le plan juridique, mais aussi une vision mythifiée sur le plan politique, héritée de la vision historique de l'agora grecque. Ce serait donc un espace ouvert, un espace démocratique, de libre appropriation et un espace géré par l'État. Au Vietnam, les espaces ouverts sont des créations coloniales ou socialistes et aucun de ces lieux ne permet de revendications politiques puisque les manifestations et regroupements sont interdits. Soit je m'arrêtai là en me disant qu'il n'y a tout simplement pas d'espace public au Vietnam, ce qui peut être un choix, certain·es auteur·es parlent alors d'espaces ouverts, civiques, communs ou partagés, mais je trouvais cela gênant. Cela en revenait à nier aux villes du Sud cette notion, pourtant si valorisée dans les études urbaines et vue comme vertueuse, alors que les espaces publics européens sont par ailleurs à questionner, notamment en termes d'accès ou d'usages.

Je suis donc partie des travaux de chercheurs et chercheuses américain·es, notamment Lynn Staeheli et Don Mitchell qui expliquent que le problème fondamental de cette approche, c'est la binarité qui conduit à opposer public/privé, en les pensant comme antinomiques (Staeheli et Mitchell, 2008). Lynn Staeheli et Don Mitchell parlent alors de régimes de publicité, en combinant trois critères permettant de qualifier un espace de plus ou moins public ou plus ou moins privé. Le premier de ces critères est le régime de « publicité communautaire » et cela s'applique très bien au Vietnam puisque ce qui fait qu'un espace est public est la capacité de publics à se l'approprier et l'ensemble des pratiques qui peuvent s'y déployer, quel que soit par ailleurs le statut juridique de cet espace ; le régime de « publicité politique » lui est adjoint et correspond au fait de pouvoir revendiquer sur le plan politique ; et, enfin, le critère que l'on privilégie communément en Europe à savoir le statut juridique de l'espace. Cette compréhension multicritère de l'espace public est particulièrement pertinente en Asie puisque, lorsque l'on est sur le seuil d'une maison, on ne passe pas brutalement de l'espace public à l'espace privé, il y a un phénomène de seuils. De fait, au Vietnam, ce qui fait l'espace public c'est l'accessibilité, mais aussi la capacité à transformer l'espace. À partir de cette conception renouvelée des espaces publics, je me suis vite rendue compte que le tout premier espace public vietnamien, ce sont les rues elles-mêmes. Et, en particulier dans les ruelles, on arrive à une adhérence et une riveraineté maximale, c'est-à-dire qu'il y a des interactions très fortes entre le bâti riverain et l'espace public.

Cette redéfinition du concept d'espace public s'est-elle exprimée sur le plan méthodologique ? Comment avez-vous enquêté ces espaces publics que sont les ruelles ?

En m'intéressant aux ruelles, je me suis rendue compte qu'elles changeaient au fil des heures d'une même journée, ce qui est intéressant pour repenser la notion d'espace public en contexte asiatique. Il y a à la fois cette idée de continuum entre espace public et privé, mais aussi l'idée de réversibilité ; c'est-à-dire qu'au fil du temps, l'espace est plus ou moins public, plus ou moins privé. Ce jeu de temporalités donne de la richesse à ces espaces, notamment dans des villes très denses où l'on doit utiliser un même espace pour des fonctions très différentes. Concrètement, dans une ruelle, on prend son petit-déjeuner dehors le matin avec des stands de nourriture dédiés. Deux heures après, ces stands ont disparu et il y a des enfants qui jouent, des personnes âgées qui discutent, des vendeurs et vendeuses de rue qui vont et viennent. Il y a aussi des moments exceptionnels, comme les mariages ou les enterrements puisque comme les maisons sont trop petites, on peut privatiser la ruelle pour la journée en demandant l'autorisation au chef de rue. Cela permet donc de faire des analyses de rythme, comme y invite d'Henri Lefebvre avec sa « rythmanalyse » (1992), à laquelle on peut adjoindre une dimension politique. Il y a certes une réversibilité des pratiques et des usages au fil du temps, mais elle est révélatrice de rapports



4. Le marché populaire de la rue Võ Duy Ninh (district de Binh Thạnh à Ho Chi Minh Ville), avec en arrière-plan les tours du grand projet Vinhomes Central Park, (M. Gibert-Flutre, 2017)

gèrent aussi la vie sociale de la ruelle, font remonter les demandes de la population et jouent un rôle de médiateurs. Cette figure locale est cependant de plus en plus remise en cause, parce que dans les quartiers de ruelles les plus centraux, les mobilités s'accroissent, on n'y vit plus obligatoirement toute sa vie. Et surtout, historiquement avec le modèle des maisons-compartiments (*shop house*) on habitait et on travaillait fréquemment au même endroit et donc le chef de rue connaissait très bien tout le monde. Aujourd'hui, il y a de moins en moins de personnes qui travaillent sur place – l'emploi salarié se développe très vite au Vietnam – et on peut louer son rez-de-chaussée à un commerçant qui vient de l'extérieur et surtout beaucoup de maisons de ruelles sont désormais uniquement des lieux de résidence. De fait, le chef de rue ne sait pas exactement ce que vous avez fait de votre journée. De plus, de nouvelles populations viennent s'installer dans les quartiers les plus centraux et souvent ne se préoccupent plus du chef de rue : en cas de problème, ces personnes vont directement voir le chef de district. C'est donc une figure en perte de vitesse, malgré son importance, notamment pour diffuser des informations, comme récemment avec l'épidémie de la Covid-19. Ces acteurs locaux permettent donc de diffuser très vite et finement la parole de l'État, mais avec des marges de liberté restrictives. Aujourd'hui, les ruelles

de pouvoir et d'accès à l'espace puisqu'une personne qui habite sur place a plus facilement accès à l'espace qu'un vendeur ou une vendeuse de rue qui doit négocier sa place. Certains espaces valent donc plus cher que d'autres et certains créneaux horaires également. Par exemple, certaines personnes louent même le seuil de leur maison à l'heure puisque, lors d'un marché, en heure de pointe, cet espace a beaucoup de valeur, mais après le déjeuner, ça n'a plus aucune valeur. A ce moment-là, on y rencontre alors des vendeuses de rue, très précaires, qui circulent toute la journée à vélo parce qu'elles n'ont pas réussi à négocier une place fixe pour leur commerce, et qui font leur pause dans ces ruelles, à l'heure où les clients sont absents. Les ruelles sont donc des espaces très riches sur le plan social, puisque ce sont des espaces très intégrateurs et surtout qui permettent de redéfinir l'espace public de manière plus large, en prenant notamment en compte la temporalité.

Pour ce travail sur les espaces publics ordinaires vietnamiens, j'ai aussi mené de nombreux entretiens croisés avec la population riveraine, les autorités officielles ou encore les chefs de rue. Les chefs de rue sont souvent des personnes âgées, qui connaissent bien la population, ils relaient à la fois le discours de l'État, dans le cadre de ce qu'on appelle le « centralisme démocratique »¹, mais ils

¹ Le centralisme démocratique désigne le modèle d'organisation politique, qui permet au régime vietnamien de régime d'assoir son pouvoir à travers un ensemble de structures politiques socialistes, qui quadrillent le territoire à une échelle très fine et assurent au pouvoir central des relais à chaque échelon de la nation. Par exemple, les organisations de masse, qui encadrent encore près des 3/4 de la population.

changent et évoluent, on assiste même à une petite verticalisation des ruelles, on les élargit quand cela est possible – ce qui permet alors de donner plus de valeur aux maisons et facilite la diffusion des voitures individuelles –, de nouveaux arrivants participent aussi à des formes de progressive gentrification de certaines ruelles par l'installation de cafés, des locations via la plateforme mondialisée Airbnb, des bureaux s'installent également... Ce n'est pas visible dans tous les quartiers, mais c'est aussi une expression de la métropolisation.

Comment les villes vietnamiennes ont elles fait face à l'épidémie de Covid-19 ?

Le Vietnam est très concerné puisque les échanges avec la Chine sont nombreux, notamment la venue de touristes chinois et chinoises. La Covid-19 est apparu juste avant la période du Nouvel an, qui est une période de circulation intense dans la région. Le Vietnam a eu une réponse ferme dès le départ. Depuis le Nouvel an par exemple, donc fin janvier, les écoles et les universités n'ont pas rouvert et ce jusqu'à la mi-mai. La crainte était que si l'épidémie explosait au Vietnam, le système de soins ne tienne pas et l'État ne souhaitait pas que son image en pâisse. Fin mars, il y a eu des nouveaux cas, liés à l'arrivée d'un avion en provenance d'Europe, ce qui a créé une stigmatisation forte des personnes blanches. Face à la menace, toute la capillarité du contrôle socialiste s'est rapidement déployée avec, par exemple, la mise en place de caméras devant des maisons de personnes à risque, notamment les étrangers et étrangères ou les gens revenant de l'étranger, pour s'assurer qu'ils et elles suivaient les règles sanitaires et la quarantaine qui leur était imposée, tandis que d'autres ont été confiné·es dans des centres de confinement dédiés. Il y a par ailleurs eu des formes de stigmatisation d'un « virus chinois » et ensuite d'un « virus blanc ». Cela permet à l'État vietnamien de retrouver son rôle paternaliste et protecteur. Le Vietnam est l'un des pays avec des taux de contamination et un nombre de victimes parmi les plus bas dans le monde, en dépit de sa localisation et de son niveau de développement économique intermédiaire. Ces résultats suscitent encore débats parmi les spécialistes du pays pour essayer d'en comprendre les ressorts, à la fois sur le plan des spécificités sanitaires du pays et des modalités politiques et sociales de la gestion de crise.

ENTRETIEN RÉALISÉ EN MARS 2020 ET MIS À JOUR EN JUILLET 2020

Bibliographie

- Drummond L.B.W. et Young D., 2020, *Socialist and Post-Socialist Urbanisms: Critical Reflections from a Global Perspective*, Toronto, University of Toronto Press, 336 p.
- Fanchette S., (dir.), 2015, *Hà Nôï, future métropole. Rupture de l'intégration urbaine des villages*, Marseille, IRD Éditions, 194 p.
- Gibert M., 2018, « Blurring the Boundaries: Rethinking Public Space from Ho Chi Minh City's Streets and Alleyways », in Earl C., (dir.), *Mythbusting Vietnam. Facts, Fictions, Fantasies*, Copenhagen, NIAS Press, 23-44.
- Gibert-Flutre M., 2019, *Les envers de la métropolisation. Les ruelles de Hô Chi Minh Ville (Vietnam)*, Paris, CNRS Éditions, 243 p.
- Gibert-Flutre M. et Imai H. (dir.), 2020, *Asian Alleyways: An Urban Vernacular in Times of Globalization*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 220 p.
- Gibert M. et Segard J., 2015, « L'aménagement urbain au Vietnam, vecteur d'un autoritarisme négocié », *Justice spatiale, Spatial justice*, n° 8, [en ligne](#).
- Goldblum C., 2001, « Situations infra-légales dans la métropolisation », *Urbanisme*, 318, 80–83.
- Harms E., 2015, « Porous Enclaves: Blurred Boundaries and Incomplete Exclusion in South East Asian Cities », *South East Asia Research*, vol. 23, n° 2, 151-167.
- Hou J., 2012, « Vertical Urbanism, Horizontal Urbanity: Notes from East Asian Cities », in Bharne V., *The Emerging Asian City, Concomitant Urbanities & Urbanisms*, Londres, Routledge, 234-243.

McGee T.G., 1991, « The Emergence of “Desakota” Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », in Ginsburg N., Koppel B.M. et McGee T.G., (dir.), *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, 3-26.

Musil C., Labbé D. et Jacques O., 2019, « Les zones urbaines « fantômes » de Hanoi (Vietnam). Éclairage sur le (dys)fonctionnement d'un marché immobilier émergent », *Cybergeo : European Journal of Geography*, [en ligne](#).

Padovani F., 2015, « Les transformations sociales du lilong de Tianzifang à Shanghai », in Franck M. et T. Sanjuan, (dir.), *Territoires de l'urbain en Asie. Une nouvelle modernité ?*, Paris, CNRS Éditions, 71-84.

Staeheli L. et Mitchell D., 2008, *The People's Property? Power, Politics, and the Public*, New York, Routledge, 224 p.