

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

URBANISER LES MONTAGNES : LA PRODUCTION DE L'ESPACE URBAIN  
AU FRONTPIONNIER À LÀO CAI, VIETNAM

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAITRISE EN ÉTUDES URBAINES

PAR

YOUSSEF SOBHI HENEIN

JANVIER 2017

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

J'aimerais remercier en premier lieu ma Directrice de recherche Mme Thi Thanh Hien Pham, professeure au département d'études urbaines à l'Université du Québec à Montréal, pour son expertise et ses conseils qui m'ont initié à la recherche et notamment, ont enrichi davantage mon travail de recherche. Je souligne son appui, son encadrement et encouragement continu pendant plus que 2 ans, sans lesquels ce travail n'aurait pas été fait.

Je remercie infiniment Mme Sarah Turner, professeure au département de géographie à l'Université de McGill, qui était toujours à l'écoute. Son orientation et ses critiques constructives d'une experte m'ont aiguillé. Un grand merci à M. Pham Van Cu, professeur au département de géographie à l'Université de Science à Hanoi ; son appui, ses retours sur mon travail et ses connaissances du terrain de recherche m'étaient indispensables. Je tiens également à remercier M. Lê Thành Nam, M. Ngo Duc Anh et M. Thuy qui m'ont aidé davantage durant le travail de terrain. Le sincère appui de l'équipe du département de la géographie à l'Université de Science à Hanoi m'a été incontournable; leurs accueils chaleureux et leur gentillesse sont inoubliables.

Malgré la distance, ma mère et ma sœur m'ont accompagné moralement tout le long du travail, sans leurs soutiens mon cheminement aurait été pesant. Mon père, veillant sur moi de loin; et qui m'était l'exemple; à lui aussi, je dois mes remerciements.

Mireya, par sa patience dans les moments les plus difficiles et son appui, a rendu l'expérience très plaisante. J'aimerais bien remercier toute et tous les protagonistes vietnamiens, qu'à travers leurs histoires et quotidiens, ont conçu le fondement de ce travail.

Finalement, je suis reconnaissant d'avoir pu bénéficier de la bourse de recherche Mitacs Globalink, sans laquelle le travail de terrain aurait été impossible à effectuer.

## TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES .....	IX
LISTE DES TABLEAUX.....	XII
RÉSUMÉ .....	XIV
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I	
CONTEXTE.....	5
1.1 Đồi mới' et Politiques pro-urbaines du Vietnam : Modernisation des villes.....	5
1.2 Système de gouvernance hybride « postsocialiste » au Vietnam.....	9
1.2.1 Décentralisation précaire.....	9
1.2.2 Gouvernance et planification urbaine au Vietnam.....	11
1.2.3 Politiques favorisant la gouvernance urbaine hybride .....	16
1.2.4 Absence d'une démocratisation et participation publique .....	18
1.3 Politique de diffusion urbaine : Développement de petites et moyennes villes-	19
1.4 Processus socioéconomiques régionaux des zones montagneuses du nord du Vietnam .....	21
1.5 Zone d'étude : La ville de Lào Cai et son développement urbain .....	25
1.5.1 Localisation et conditions géographique.....	25
1.5.2 Histoire du développement de la ville.....	28
1.5.3 Population.....	30
1.5.4 Utilisation du sol .....	31
CHAPITRE II	
CADRE CONCEPTUEL, LA THÉORIE DE LA PRODUCTION DE L'ESPACE	36
2.1 Niveau macro : Production de l'espace selon Henri Lefebvre.....	38
2.1.1 Notions de l'espace (spatialité) .....	38
2.1.2 Processus de la production de l'espace et interactions entre les espaces .....	40

2.1.3	Apport de la triade de Lefebvre au projet de recherche .....	43
2.2	Niveau micro : Modernité .....	44
2.2.1	Qu'est-ce que la modernité ? .....	44
2.2.2	Modernisation dans le contexte vietnamien, concept d'une modernisation banalisée.....	46
2.2.3	Apport du concept de la modernisation au projet de recherche.....	48
2.3	Niveau micro : <i>Smart Growth</i> et nouvel urbanisme.....	49
2.3.1	Définitions du Smart Growth et du nouvel urbanisme .....	49
2.3.2	Distinction entre Smart Growth et nouvel urbanisme.....	50
2.3.3	Apport du Smart Growth et du nouvel urbanisme à la compréhension de l'espace perçu.....	51
2.4	Niveau micro : la politique au quotidien et la résistance .....	54
2.4.1	Types de politiques .....	54
2.4.2	Formes de la politique au quotidien.....	55
2.4.3	Apport de la politique au quotidien à la ville de Lào Cai .....	57
CHAPITRE III		
MÉTHODOLOGIE.....		59
3.1	Approche méthodologique .....	60
3.2	Terrain de recherche.....	61
3.3	Accessibilité au terrain.....	63
3.4	Données regroupées en thèmes .....	64
3.5	Outils de collecte de données .....	69
3.5.1	Entretiens semi-dirigés .....	69
3.5.2	Échantillonnage des entretiens .....	71
3.5.3	Observations participante et non-participante.....	73
3.6	Outils d'analyses .....	75
3.6.1	Codage des entretiens et synthèse des observations non-participantes.....	75
3.6.2	Panneaux de communication du parti communiste.....	77

3.6.3 Cartes narratives.....	78
3.7 Limites de la méthodologie.....	80
3.7.1 Le travail avec les interprètes.....	81
3.8 Position du chercheur.....	82
3.8.1 Perception envers le chercheur et sa perception sur la ville.....	83
CHAPITRE IV	
ESPACE CONÇU DE LA VILLE DE LÀO CAI.....	86
4.1 Moderniser la ville : enjeux politiques et intérêts des dirigeants.....	87
4.2 Modernisation banalisée.....	90
4.2.1 Monuments imposants à l'influence soviétique.....	90
4.2.2 Panneaux de communications du parti communiste : partenaire avec le milieu des affaires et le contrôle de l'espace public par les propagandes étatiques.....	91
4.2.3 Copiage des modèles à Hanoi sans adaptation locale : expansion urbaine au détriment des terres agricoles et logements inaccessibles pour la population locale.....	95
4.2.4 Modèles axés sur l'esthétique.....	100
CHAPITRE V	
ESPACE PERÇU DE LA VILLE DE LÀO CAI.....	107
5.1 Ruptures, contiguïté et compacité de la ville : impact sur la dépendance à la moto.....	108
5.2 Système de transport en commun déficitaire et dépendance à la moto.....	114
5.3 Mixité fonctionnelle contrastée entre le nord et le sud de la ville.....	118
5.4 Variation du potentiel de la marche entre le nord et le sud de la ville.....	121
5.5 Espaces publics.....	122
CHAPITRE VI	
ESPACE VÉCU À LÀO CAI.....	127
6.1 Modes de subsistances : changements majeurs liés à l'urbanisation.....	129

6.1.1 Impacts de l'urbanisation sur les moyens de subsistance dans le milieu agraire .....	129
6.1.2 Émergence des modes de subsistances liés aux services urbains.....	135
6.1.3 Le rôle du capital social pour l'accès aux ressources.....	139
6.2 Logement et architecture vernaculaire .....	144
6.2.1 Manque d'informations lors de la relocalisation.....	145
6.2.2 Compensations inadéquates après la relocalisation .....	147
6.2.3 Divergence d'opinions envers les conditions de vie dans les nouveaux logements .....	148
6.2.4 Tentatives de modernisation des logements dans les communes urbaines	150
6.3 Urbanisation et niveau des services urbains.....	152
6.3.1 Perceptions de la population envers l'urbanisation de la ville .....	152
6.3.2 Dichotomie d'opinions sur le niveau des services urbains .....	155
6.3.3 Services de transport : l'omniprésence de la moto parmi les choix modaux .....	157
6.3.4 Loisirs qui n'ont pas lieu dans les places publiques de la ville et ceux qui ont lieu dans les places publiques .....	159
6.4 Migration.....	162
6.4.1 Le capital social sur lequel les immigrants comptent pour accéder aux emplois.....	163
6.4.2 Modes de subsistance des immigrants à Lào Cai : la construction, petits commerces et ventes de rue .....	165
6.4.3 Inadéquation et pénurie de logements pour les immigrants .....	170
6.4.4 Efficacité du transport interprovincial facilitant la mobilité des immigrants	172
CHAPITRE VII	
DISCUSSION .....	175
7.1 Les connaissances et les idéologies de l'État qui sous-tendent l'urbanisation	176

7.2 L'aménagement de la ville : le cadre bâti, les infrastructures et les réseaux routiers .....	180
7.3 La vie quotidienne de la population vis-à-vis leur milieu de vie .....	182
7.4 Production de l'espace .....	188
7.4.1 Interactions entre l'espace conçu et l'espace perçu .....	188
7.4.2 Interactions entre l'espace perçu et l'espace vécu .....	191
7.4.3 Interactions entre l'espace vécu et l'espace conçu .....	194
7.5 La ville de Lào Cai en tant qu'un espace produit.....	200
CHAPITRE VIII	
CONCLUSION .....	202
ANNEXE A	
GUIDE D'ENTRETIENS.....	210
ANNEXE B	
CONSENTEMENT D'ENTRETIENS.....	219
ANNEXE C	
CATÉGORIE DES PARTICIPANTS.....	220
BIBLIOGRAPHIE.....	223

## LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1.1 Carte de la province de Lào Cai et ses districts (Source: Trincsi, 2016).....	25
1.2 Carte administrative de la ville de Lào Cai .....	27
2.1 Schéma conceptuel .....	38
3.1 Carte des communes de la ville de Lào Cai .....	62
3.2 Outils de collecte et d'analyse de données en fonction des thèmes étudiés et de l'espace étudié .....	68
4.1 Statue Lénine à l'entrée du parc Lénin et le Mausolée de Ho Chi Min à la place Ba Dinh à Hanoi .....	90
4.2 Monument des vétérans de la guerre et le musée de Ho Chi Minh à Nam Cuong, Lào Cai .....	91
4.3 Panneaux installés sur les lampadaires tout au long de l'autoroute Tran Hang Dao à Lào Cai disant .....	93
4.4 Panneau installé sur le poteau d'éclairage sur le pont Pho Moi à Lào Cai .....	93
4.5 Panneau à Lào Cai appelant la population à suivre l'exemple vertueux du président Ho Chi Minh .....	94
4.6 Panneau installé à l'entrée du pont Pho Moi à Lào Cai .....	94
4.7 Drapeaux utilisés pour orner les limites d'une route ou sur le bord du fleuve et des œuvres ornementaux installés dans les petits carrefours et les places publiques à Lào Cai .....	95
4.8 Vincom Royal City avec le grand espace ouvert à l'extérieure et des statues Romains et statues de chevaux à l'entrée du centre commercial à Hanoi .....	96
4.9 Times City à Hanoi avec des espaces verts et terrains de jeux entre les tours résidentiels .....	96
4.10 Centre commercial et patinoire à Vincom Royal City à Hanoi .....	96
4.11 Perspective du projet immobilier The Manor Eco+ à Bac Cuong, Lào Cai .....	98

4.12 Conceptions extérieure et intérieure des villas du projet et celle de l'hôtel inspirées de la culture en terrasse de la montagne à Lào Cai .....	98
4.13 Logements semi-détachés réalisés dans le cadre de projet The Manor Eco+ ...	98
4.14 Nouveau marché en construction à Kim Tan et Coc Leu à Lào Cai .....	100
4.15 Vues de l'extérieure et de l'intérieure du marché Hang Da à Hanoi .....	101
4.16 Marché Hang Da à Hoan Kiem à Hanoi .....	101
4.17 Photos relevées de la brochure du projet The Manor Eco+ .....	103
4.18 Modèle de nouveaux bâtiments qui sont en cours de construction à Nam Cuong .....	104
4.19 Centre commercial Duc Huy plaza à Bac Cuong à Lào Cai .....	104
4.20 Autoroute Tran Hung Dao à Lào Cai .....	104
4.21 Complexe sportif à Binh Minh à Lào Cai .....	104
4.22 Gare Lào Cai à Pho Moi avant et après la rénovation .....	106
5.1 Pont Pho Moi reliant les communes Pho Moi et Kim Tan à Lào Cai .....	109
5.2 Pont Coc Leu reliant les communes Pho Moi et Coc Leu à Lào Cai .....	109
5.3 Autoroute Tran Hung Dao .....	110
5.4 Grandes marges de recul et les grandes dimensions des édifices gouvernementaux à Lào Cai .....	111
5.5 Bâtiments contigus à Pho Moi devant la gare de Lào Cai .....	111
5.6 Nouveaux quartiers urbains des ménages relocalisés à Nam Cuong, Lào Cai	113
5.7 Arrêt de bus à Kim Tan, l'un des seuls arrêts muni d'un abribus; l'image à gauche montre les arrêts typiques de la ville .....	114
5.8 Les cyclos et la marche adoptés pour le transport de biens .....	117
5.9 Vélos toujours utilisés par les aînés et les élèves .....	117
5.10 Autre moyen adopté par les vendeurs pour le transport de leurs biens comme le châssis roulant .....	117
5.11 Émergence des variétés de modèles de motos dès l'années 1990 .....	117
5.12 Exemple de la mixité fonctionnelle devant la gare de Lào Cai à Pho Moi .....	118
5.13 Mixité fonctionnelle au niveau du bâtiment à Binh Minh, Lào Cai .....	118

5.14 Exemples des rues commerciales dans les communes urbaines à Coc Leu et Pho Moi, Lào Cai .....	120
5.15 Centre commercial Duc Huy Plaza à Bac Lenh, Lào Cai .....	120
5.16 Place publique devant le siège du comité du peuple de Lào Cai à Nam Cuong.....	124
5.17 Escaliers abandonnés menant au niveau du fleuve à Pho Moi, Lào Cai.....	125
5.18 Corniche du fleuve rouge.....	125
6.1 Exemples de l'agriculture urbaine à Lào Cai .....	130
6.2 Carte narrative 1: le conçu et le vécu dans le parcours quotidienne d'une vendeuse de légumes .....	134
6.3 Schéma d'aménagement typique d'un marché traditionnel à Lào Cai .....	142
6.4 Espace publique Ly Thai Tho à Hanoi .....	160
6.5 Carte narrative 2: le parcours migratoire / quotidien d'une vendeuse de fruits itinérantes à Pho Moi, Lào Cai .....	169
7.1 Interactions entre les espaces conçu et perçu .....	189
7.2 Interactions entre espaces perçu et vécu .....	192
7.3 Interactions entre espaces conçu et vécu .....	195

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
1.1 Types de planification principale au niveau municipale et nationale au Vietnam adopté après le Doi Moi .....	15
1.2 Utilisation du terrain non agricole à Lào Cai, 2010 .....	32
1.3 Utilisation du terrain agricole à Lào Cai, 2010 .....	33
2.1 Matrice des critères du design urbain durable .....	53
3.1 Nombre d'entretiens selon le statut de résidence des participants et leur ethnie et selon des métiers particuliers .....	72
3.2 Thèmes et sous thèmes élaborés pour l'étude de l'espace vécu.....	76
6.1 Tableau récapitulatif des modes de subsistances de la population à Lào Cai ...	144
6.2 Tableau récapitulatif des réactions liées au logement et à l'architecture .....	151
6.3 Tableau récapitulatif de l'urbanisation et niveau de services urbains .....	162
6.4 Tableau récapitulatif de la question de la migration à Lào Cai.....	174

## RÉSUMÉ

Depuis les réformes politico-économiques du Vietnam en 1986, la région montagneuse et frontalière sino-vietnamienne au nord fait l'objet d'un processus d'intégration à l'économie mondiale et d'une urbanisation intensive. Des grands projets d'infrastructures et du développement urbain transforment profondément le paysage des petites et moyennes villes dans cette région multi-ethnique et autrefois au front-pionnier.

Mon étude vise à comprendre la production de l'espace urbain à la ville de Lào Cai, une des villes qui développent le plus vite dans la région. Elle se penche sur la conception de la ville par l'État (l'espace conçu), le cadre bâti (l'espace perçu), et les expériences quotidiennes de la population étayant l'urbanisation de la ville (l'espace vécu), ainsi que les interactions entre les trois espaces. Conceptuellement, le projet est construit sur la théorie de la production de l'espace d'Henri Lefebvre (1991). Il mobilise aussi la littérature sur la modernité, la durabilité urbaine et la politique au quotidien. La méthodologie qualitative retenue pour cette recherche comprend plusieurs sources d'informations (observations, entretiens semi-dirigés) colligées lors d'un travail de terrain à l'automne 2015.

Les résultats montrent que la conception d'une ville moderne pionnière à Lào Cai consiste en un développement d'infrastructures physiques au-delà de besoins de ses habitants; et des modèles architecturaux et urbanistiques banalisés empruntés de l'étranger. Il s'agit d'un processus de transition linéaire, vers lequel la population locale doit converger, sans adaptation à leurs traditions ni à leurs cultures. Le cadre bâti, quant à lui, est axé sur l'esthétique et ne tient pas compte des intérêts de la population locale, en créant une forme urbaine monofonctionnelle et discontinue dans les nouveaux quartiers au sud de la ville. A propos des expériences quotidiennes de la population, l'expansion urbaine a affecté les modes de subsistance des paysans par l'expropriation et la transformation des terrains agricoles qui constituaient leur seule ressource financière. Par conséquent, d'autres modes de subsistance liés à l'agriculture et aux services urbains commencent à émerger. Ainsi, les réactions de la population à l'urbanisation varient entre conformité, appui et modification de l'espace selon leurs besoins, intérêts et cultures.

Par exemple, la compensation inadéquate lors de la relocalisation des ménages a mené ces derniers à modifier l'espace conçu imaginé de l'État par une architecture vernaculaire qui correspond aux moyens de ces ménages et à la compensation. Il y a une divergence d'opinions envers les conditions de vie dans les logements nouvellement construits, variant entre appui délibéré et conformité à la nouvelle situation. L'analyse des interactions entre les trois espaces montre notamment des tensions entre l'espace conçu et vécu. Ces tensions transparaissent dans les conditions de vie difficiles de la population qui y vit. Finalement, l'étalement urbain, les impacts de l'urbanisation sur les modes de subsistance de la population et leur exclusion du processus de la prise de décisions, mettent en péril le rôle potentiel que l'urbanisation à Lào Cai peut jouer dans le développement urbain et rural.

Les résultats de cette étude contribueront à mieux comprendre des mécanismes qui sous-tendent l'urbanisation des petites et moyennes villes et à évaluer l'impact de cette urbanisation sur la durabilité de la ville et de la région d'étude.

**Mots clés :** Urbanisation, production de l'espace, modernité, Vietnam, petites villes, politique au quotidien, Lefebvre

## INTRODUCTION

Dans une petite maison, située dans l'un des nouveaux quartiers urbains des périphéries de la ville de Lào Cai, accueillant les familles évincées de leur terrain agricole, un homme avec sa fille âgée de 7 ans viennent de rentrer de l'école. Le père, épuisé du long trajet de l'école et de la chaleur accablante de l'automne, commence à parler de son expérience après la relocalisation, lorsque la petite fille l'interrompt en disant : « Je préfère mon ancienne école; avant, j'entendais le chant du coq depuis la classe, maintenant je n'entends rien »

Le vécu de la petite fille avec son nouveau milieu de vie urbaine était significatif; il rejoint les imputations de son père qui se trouve accablé par ses responsabilités sans avoir une source de revenu stable, notamment après la perte de son terrain agricole. La mésaventure de la famille reflète les impacts des transformations socio-économiques et urbaines majeures irradiantes dans la ville, qui sous-tendent l'urbanisation.

Cette petite anecdote, relevée lors de mon travail de terrain en automne 2015, conclut les traits principaux de mes intérêts de recherche, qui sont à l'origine de la présente recherche. Cette recherche se penche sur la production de l'espace urbain, notamment dans les petites et moyennes villes des pays du Sud, en s'attardant sur la conception et le vécu de l'espace.

Lào Cai, mon terrain de recherche, est une ville provinciale du deuxième rang (sur une échelle de six rangs) située dans la région montagneuse et frontalière sino-vietnamienne au nord du Vietnam. En général, une ville de deuxième rang a plus de

80 % de sa population qui travaillent dans des secteurs non agricoles (Coulthart et al., 2006, p. 17). De plus, une ville de deuxième rang consiste en un centre économique régional étayant le développement régional du pays (Ibid). La ville de Lào Cai s'urbanise effectivement à une vitesse importante depuis les années 2000 (Pham, T. T. H. et al., 2015). Son urbanisation fait partie du développement des régions montagneuses en amont du nord du Vietnam, et des zones économiques frontalières, initiés par le gouvernement central du pays, et représentés par le parti communiste (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012). Parmi les objectifs du développement de Lào Cai, figure notamment sa transition d'une ville de deuxième rang en 2015 à une ville du premier rang entre 2025 et 2030 (Bao Lao Cai, 30 septembre 2016) semblable aux grandes villes vietnamiennes, comme Haiphong, Danang et Hue (Coulthart et al., 2006).

En 2007, les Fonds des Nations Unies pour la population ont publié un rapport soulignant l'apport des petites et moyennes villes au fait urbain; il précise que 52 % de la population urbaine du monde vit dans des villes de moins 500 000 habitants (UNFPA, 2007). Bien que la part des pays du Sud sur cette croissance urbaine soit importante, les recherches sur les petites et moyennes villes dans les pays du Sud sont lacunaires (Bell et Jayne, 2009). Pour combler ce fossé, j'abords ma recherche en tant qu'une tentative de répondre aux appels à la compréhension des petites et moyennes villes du pays du Sud par le biais de l'étude de la production de l'espace urbain en s'appuyant sur le cas de la ville de Lào Cai.

Plus précisément, mon objectif de recherche est de comprendre les mécanismes politiques, physiques et socio-économiques qui sous-tendent l'urbanisation d'une petite ville au front-pionnier et ainsi contribuer à mieux théoriser l'urbanisation dans les petites et moyennes villes. Je me penche sur les interactions entre trois axes de recherche suivants :

1. Étudier les intérêts et les idéologies de l'État, représentés par ses concepteurs, qui sous-tendent l'urbanisation à Lào Cai;
2. Évaluer l'aménagement de la ville comprenant le cadre bâti, les infrastructures et les réseaux routiers qui, par leurs impacts spatiaux, permettent ou empêchent les pratiques quotidiennes d'y prendre lieu;
3. Comprendre la vie quotidienne de la population vis-à-vis son milieu de vie qui étaye l'urbanisation intensive.

Le mémoire est organisé comme suit : le premier chapitre porte sur le contexte du Vietnam en mettant l'accent sur les réformes politico-économiques des années 1986 et ses ramifications sur le développement urbain du pays. Une présentation de la zone d'étude sera détaillée également dans le même chapitre, notamment en termes de la population et de l'utilisation du sol. Le cadre conceptuel sur lequel je me suis basé sera expliqué dans le deuxième chapitre; ce dernier vise à tirer au clair la théorie de la production de l'espace d'Henri Lefebvre et les concepts clés, tels que la modernité, le nouvel urbanisme et le *Smart Growth*; et la politique au quotidien, à travers lesquels j'analyse les données relevées du terrain. La méthodologie de recherche qualitative et ses outils de données, tels que les entretiens semi-dirigés et les observations non participantes, seront expliqués dans le troisième chapitre. J'y précis aussi la stratégie de recherche et je m'attarde sur la question d'accès au terrain et sur ma position en tant que chercheur étranger dans le contexte socioculturel vietnamien.

L'espace conçu sera abordé dans le chapitre quatre qui porte sur une compréhension du processus de la modernisation de la ville, ainsi que mes constats critiques sur cette modernisation. J'appuie mes constats par des modèles de développement urbain dans la ville. Ensuite, je présente l'espace perçu dans le chapitre cinq; celui-ci vise l'étude de l'espace bâti de la ville calé sur les critères d'aménagement du nouvel urbanisme et du *Smart Growth*. Des thèmes comme la forme urbaine de la ville, le transport en commun et la marche seront donc abordés. Finalement, les résultats se bouclent par le

chapitre six qui porte sur l'espace vécu saisi par l'étude des réactions de la population face à l'urbanisation. Des thèmes comme les modes de subsistance, le logement et la question de la migration rurale-urbaine permettent de mettre l'accent sur ces réactions qui constituent l'espace vécu.

Les interactions entre les trois espaces, qui me permettent d'avoir une idée plus explicite de l'espace produit à Lào Cai, seront mises en œuvre dans le septième chapitre. Un débat sur la modernité décrétée par le gouvernement et celle que la population diverge y sera présenté également. Finalement, l'étude se termine par la présentation du modèle de l'urbanisation de Lào Cai dans une perspective mondiale, où je perçois la ville par rapport aux théories sur le rôle potentiel des petites et moyennes villes dans le développement régional.

## CHAPITRE I

### CONTEXTE

Dans ce chapitre, je me concentre principalement sur les transformations sociopolitiques et économiques au Vietnam à partir des années 1980 et ses retombées sur le développement urbain du pays. Dans un premier temps, je présente les réformes économiques connues par *Đổi mới* comme étant le parcours vers la modernisation du pays. Dans un deuxième temps, je présente les particularités du système politique postsocialiste du Vietnam et ses ramifications sur la gouvernance et la planification urbaine. Ensuite, j'aborde la politique de diffusion pro-urbaine et les processus socioéconomiques régionaux et transnationaux. Finalement, je m'attarde sur la zone d'étude au nord du Vietnam, la ville de Lào Cai.

#### 1.1 *Đổi mới* et Politiques pro-urbaines du Vietnam : Modernisation des villes

Dans son XI<sup>e</sup> Congrès National, tenu au Vietnam en décembre 1986, la partie communiste du pays a fait un pas vers la modernisation en adoptant des réformes politico-économiques connues sous le nom de *Đổi mới* — qui signifie la rénovation en vietnamien (Beresford, 2008). L'adoption du processus de rénovation *Đổi mới* reflétait l'intérêt du gouvernement de s'intégrer à l'économie mondiale et de clore progressivement l'époque post-colonialiste où les politiques socialistes, notamment la planification centrale de l'État, contrôlaient toutes les ressources, la migration et les activités économiques de la population (Labbé et Musil, 2013). Les réformes du *Đổi mới* ont eu des impacts sur beaucoup de secteurs, notamment le développement

urbain du Vietnam. Les réformes du *Đổi mới*, par ces législations, ont établi les conjonctures favorables à l'émergence du secteur privé dans la construction et dans l'économie des villes; alors que la construction ne se limitait auparavant qu'aux entreprises étatiques (Kaiser, 2013).

Afin de bien saisir les transformations qui ont eu lieu dans le pays après *Đổi mới*, il faut d'abord présenter brièvement quelques traits qui caractérisaient le régime socialiste par lequel le Vietnam a été géré avant 1986. Tout d'abord, sur le plan économique, on entend par socialisme, la distribution des ressources par un système de gouvernance centrale qui contrôle les marchés (Beresford, 2008). Le socialisme au Vietnam consistait en la concentration de la production et du développement urbain uniquement par le biais des entreprises possédées par l'État. Il consistait aussi en la distribution de revenus afin de réduire la disparité socio-économique entre la population (Ibid). En ce sens, les villes ont été considérées comme étant des centres de production avant tout, soit des zones industrielles conçues pour la production de la richesse. Le développement urbain était limité aux travaux publics préapprouvés par le gouvernement. Ces politiques ont laissé les villes vietnamiennes au 21<sup>e</sup> siècle sans politiques urbaines ni système de gouvernance ou infrastructures pouvant répondre aux besoins de ses habitants (Coulthart et al., 2006). Quant au système de gestion foncière, l'État, inspiré du modèle Marxiste-Léniniste, a confié le droit d'utilisation des terres agricoles collectivement aux coopératives formées par les paysans dans les années suivant l'indépendance et jusqu'à 1988 (Labbé, 2015 (a)).

En revanche, le processus de *Đổi mới*, adopté en 1986, favorisait l'urbanisation des villes qui, autrefois, étaient négligées et dégradées. Les politiques du *Đổi mới* ont tenté à créer des centres urbains dans les villes plus attrayantes et favorables pour les activités économiques et la création des opportunités du travail (Coulthart et al., 2006). De plus, le contrôle sur la migration interne, d'une province à l'autre, s'est détendu contrairement à ce qui s'observait avant, où tout déplacement d'un milieu

rural vers un milieu urbain était restreint politiquement et socialement. La croissance des revenus dans le milieu urbain par rapport au milieu rural a accentué la migration vers le milieu urbain et a accéléré l'urbanisation (Ibid). Quant à la gestion du système foncier, des réformes ont eu lieu entre les années 1988 et 1993 où l'État distribuait les terres agricoles aux individus de façon équitable pour en tirer profit, tout en gardant ses possessions et le droit de ses expropriations (Labbé, 2015 (a), 2015 (b)). L'attribution des terrains agricoles aux individus a joué un rôle très important dans la réduction de la pauvreté dans le pays (Labbé, 2015 (a) ; Scott, 2009).

Il est incontestable que le *Đổi mới* a un grand impact sur le développement urbain au Vietnam. Le paysage urbain témoigne de ces transformations majeures. Entre la période de 2001 et 2009, plus d'un million d'hectares de terrains agricoles ont été transformés pour des fins de construction des grandes infrastructures et pour la création de fonctions urbaines et des utilités publiques. Ce développement est venu remplacer les terrains agricoles, les usines de l'époque socialiste et les logements collectifs des ouvriers par des nouvelles zones urbaines autarciques. Il a pris racine, principalement, dans le milieu périurbain, comme on vient de l'expliquer, sur les franges des grandes villes, entre les milieux urbain et rural (Labbé et Musil, 2013 ; Quang et Kammeier, 2002 ; Quang Phuc et al., 2015 ; Tran, 2015). En effet, une scène qui se répétait lors de ma visite du terrain, à la ville de Lào Cai au nord du pays, est celle des grands équipements d'excavation qui font les travaux de terrassement, où les terrains agricoles et les collines dans le milieu périurbain sont terrassés pour des fins d'urbanisation. Cette approche se calque sur le modèle de Hanoi et celui des autres grandes villes. Entre 1993 et 2007, des communes rurales à Hanoi ont été désignées étant communes urbaines, avec des initiatives visant à transformer les activités agricoles en activités urbaines, comme la construction de grandes infrastructures ainsi que de grands projets résidentiels du style « *gated communities* ». Les agriculteurs, qui autrefois comptaient uniquement sur leurs récoltes, construisent des maisons sur les terrains agricoles ou bien vendent leurs terrains, ce qui entraîne

une spéculation foncière féroce et une perte des terrains agricoles (Pham, T.T.H. et al., 2013).

Grâce à son ouverture à l'économie mondiale et aux réformes du marché, le pays a connu plusieurs améliorations socio-économiques. En ce sens, la croissance annuelle du PIB du pays était de 7,5 % durant la période allant de 1994 à 2003. Durant cette même période, le Vietnam a été la 8<sup>e</sup> économie en croissance rapide dans le monde. 70 % de son PIB a été généré à partir de milieux urbains (Coulthart et al., 2006). De plus, une vague d'urbanisation rapide accompagne cet essor économique du pays; la proportion de la population qui vit dans le milieu urbain s'est élevée de 19,2 % en 1985 à 29,6 % en 2009 (Ministry of planning & investment, 2011). Cette expansion urbaine est due à la conversion des terrains agricoles dans le milieu périurbain et la volonté du gouvernement de convertir 450 000 hectares de terres agricoles en terrain à fin d'urbanisation jusqu'à 2025 (Labbé et Musil, 2013 ; Pham, V. C. et al., 2015 ; Government Vietnam, 2009)

Sur le plan démographique, cette période « post-socialisme » a témoigné une croissance démographique de 58 millions en 1980 à 84 millions-personne en 2006, soit le deuxième plus grand pays dans le sud-est de l'Asie après l'Indonésie, avec une densité plus marquée dans les villes côtières. L'économie des grandes villes a commencé à s'altérer, allant de l'industrie vers les services, un secteur qui a subi un essor depuis l'année 2000 (Coulthart et al., 2006). L'image des grandes villes vietnamiennes et de ses bâtiments modernes, ses grands tours, ses parcs, la congestion routière et les grands centres commerciaux font penser à une société en transition vers le modèle de la ville moderne occidentale (McGee, 2009). Le terme — « *transitional society* » — est utilisé de façon très générale pour désigner les sociétés, autrefois socialistes, qui introduisent des réformes sur leur système économique afin de s'intégrer à l'économie mondiale (Szelenyi, 1996). Toutefois, la cadence de la transition n'est pas toujours la même dans tous les pays. Le Vietnam en est encore à

sa première phase dans sa transition urbaine. Un grand nombre de sa population habite encore le milieu rural. Il est attendu qu'une grande part d'entre elle émigre vers le milieu urbain une fois la transition urbaine avance (McGee, 2009). Étant donné que l'État a toujours les traits du système socialiste, le processus de la transition vers l'économie mondiale au Vietnam sera un processus hybride qui comportera beaucoup d'irrégularités et de particularités (Ibid). Je présente, dans la prochaine section, les caractéristiques de ce système hybride « postsocialiste » qui marque le processus de la transition vers la mondialisation au Vietnam.

## 1.2 Système de gouvernance hybride « postsocialiste » au Vietnam

Cette section met en évidence les caractéristiques du système postsocialiste en ce qui concerne les politiques de décentralisation, la participation publique, la gouvernance et la planification urbaine.

### 1.2.1 Décentralisation précaire

Dans son article sur la décentralisation dans un contexte de pays en développement, Rondinelli (1981) argumente que la décentralisation peut surmonter les limitations de la planification du gouvernement central en déléguant les responsabilités de la planification aux officiels qui travaillent tout près des problèmes au niveau local. Il précise que la planification du gouvernement central dans la plupart des pays en développement était inefficace (Rondinelli, 1981). Selon Rondinelli, le souci d'atteindre une croissance économique tout en respectant l'équité sociale implique des procédures de décentralisation de la planification et implique un lien direct entre la planification et l'implantation des plans. Il ajoute que la décentralisation politique, nécessaire pour planifier et gérer les projets de développement aux niveaux régional

et local, permettra de répondre aux besoins des groupes et régions hétérogènes (Ibid). De plus, selon Coulthart (2006) la décentralisation fiscale crée des opportunités majeures, comme la gestion de budget au niveau local du gouvernement, qui permet une mobilisation et une allocation plus efficace des ressources. Ainsi, la répartition des services devient plus appropriée aux besoins et attentes de la population locale (Coulthart et al., 2006).

Rondinelli (1981) explique que la décentralisation permet une meilleure représentation des différents groupes, quelles que soient leurs religions, ethnies, milieu géographique ou orientation politique, dans le processus de la prise de décision au sujet de développement. Cela mène à une allocation équitable des ressources du gouvernement, et permet aux communautés locales de développer des capacités administratives compétentes (Rondinelli, 1981). D'ailleurs, une décentralisation efficace promeut la solidarité nationale par le fait de permettre à la population locale de participer dans la prise de décision, et ainsi, de s'assurer que la population locale soit une partie prenante dans le maintien de la stabilité politique du pays (Ibid).

Dans son introduction sur la décentralisation au Vietnam, Fritzen (2006) reprend les écrits de l'ex-président vietnamien Ho Chi Minh qui faisait signe à la décentralisation; il disait : « The commune level, being closest to the people, is the foundation of our public administration. If the commune level works, then all our work will proceed smoothly » (Fritzen, 2006, p. 1). Par contre, dans le contexte vietnamien, la décentralisation se limite seulement au plan fiscal, mais ne s'applique pas à la gestion des ressources ni à l'inclusion des groupes de la population dans les processus de décision (via la participation publique). Le régime socialiste à l'époque de Ho Chi Minh et jusqu'à la fin des années 1980 était géré d'une façon centralisée où le gouvernement central contrôlait les ressources, le développement urbain, l'économie et la migration. Les réformes du *Đổi mới* ont établi des politiques qui

mettaient l'accent sur la décentralisation, en confiant les responsabilités fiscales, politiques et administratives au niveau provincial (Fritzen, 2006). Le Vietnam s'est engagé durant la dernière décennie dans les procédures d'une décentralisation fiscale très importante. L'approbation de la loi sur le budget de l'État en 2002 a permis une croissance de la part budgétaire des montants alloués aux provinces de 26 % en 1992 à 47.7 % en 2002 (Coulthart et al., 2006).

Bien qu'ils aient une décentralisation effective au niveau fiscal ainsi que des tentatives réussies au niveau administratif, l'État demeure central au niveau politique (Fritzen, 2006). Toujours selon Fritzen, il existe des facteurs qui entravent à la décentralisation politique telle que la culture politique et le système de la gouvernance au niveau national. Plus spécifiquement, les fonctionnaires de l'État au niveau national ne sont pas stimulés pour transférer leurs autorités envers le niveau provincial. Le pouvoir politique est centralisé et suit toujours une hiérarchisation descendante en contrôlant les ressources, ainsi que toutes prises de décisions au niveau provincial. Un manque de confiance et même une condescendance envers les capacités des communautés locales compliquent le processus de la transition du pouvoir politique vers le niveau provincial. Il existe aussi des facteurs exogènes, comme les aides internationales qui sont dédiées en grande partie au gouvernement central, ce qui renforce le contrôle de ressources au niveau national et la disparité entre les niveaux administratifs (Ibid).

### 1.2.2 Gouvernance et planification urbaine au Vietnam

Afin de bien saisir la gouvernance au Vietnam, il est important de s'attarder sur les différents acteurs et leurs implications dans le processus de l'urbanisation. McGee (2009) classe les acteurs et leurs portées en tant que stimulants à l'urbanisation comme tels :

**Stimulants gouvernementaux:** Au Vietnam, dans les premières années de l'intégration à l'économie du marché le gouvernement central a joué un rôle crucial afin d'apprêter le pays à absorber une vague d'urbanisation et de migration imminente sans en s'ensuire des informalités. Le gouvernement central tend également à ré-classifier le milieu rural afin de l'intégrer aux centres urbains centraux de la ville ou du district ce qui est connu par « Policy of annexing » (McGee, 2009). L'urbanisation a été le moyen efficace du gouvernement vietnamien pour un développement socio-économique du pays.

**Entrepreneuriat bureaucratique quasi public:** Il s'agit des entreprises étatiques que le gouvernement central et les gouvernements locaux ont créées afin de faciliter le processus du développement de la ville. Elles sont particulièrement importantes dans les projets de développement et d'infrastructure. Ce type d'entrepreneuriat demeure bureaucratique étant donné le pouvoir des officiels, qui peuvent attribuer des grands projets à ces entreprises étatiques. À titre d'exemple, la Corporation d'habitation et du développement urbain Vinaconex qui est dirigé par le Ministère de la construction, est la plus grande entreprise de construction possédée par l'État.

**Entrepreneuriats privés:** ceux-ci, toujours selon McGee, jouent un rôle important dans la production de l'espace urbain du pays. Ce type d'entrepreneuriat consiste en des entreprises d'immobiliers en partenariat avec des entreprises étrangères, des promoteurs ou des entreprises industrielles. Ils s'impliquent dans les grands projets d'infrastructure. Selon Du Huynh (2015), les promoteurs privés ont une influence grandissante sur la planification urbaine à la ville de Ho Chi Minh. Les promoteurs, par leurs grands projets de développement urbain rentabilisant le foncier, créent une spéculation foncière qui à son tour affecte la planification urbaine et le marché foncier de la ville (Huynh, 2015).

**Secteur populaire** : ce dernier stimulant à l'urbanisation consiste en les activités des individus et des ménages qui utilisent leurs domiciles pour créer des emplois et gagner leur vie. La migration non restreinte sous le régime postsocialiste a permis aux migrants de s'installer dans les grandes villes et les villes provinciales afin de trouver un travail. D'ailleurs, les individus ont développé des logements dans le milieu urbain qui correspondent à leurs moyens et besoins (McGee, 2009). Turner (2009) étudie les tactiques de subsistance du secteur populaire, représentées dans le développement des petites entreprises dans le vieux quartier à Hanoi (Turner, 2009). Elle indique qu'une partie du secteur populaire retrace leurs activités de l'époque coloniale française, alors que des nouveaux commerçants s'infiltraient dans le vieux quartier profitant des réformes économiques et la levée d'embargo américain depuis 1994 (Turner, 2009).

En 2012, le gouvernement a adopté le « Programme National du Développement Urbain » afin de gérer le processus d'urbanisation et d'atteindre les objectifs du pays en 2020 (World bank, 2014). L'objectif principal du « Programme National du Développement Urbain » est d'établir un processus de développement urbain durable en assurant l'accessibilité aux services tels que l'eau potable, l'assainissement, le transport en commun, le réseau routier, l'électricité, etc. L'implantation et la coordination du programme sont confiées au Ministère de la construction et ses départements au niveau provincial (Ibid). Un tel programme qui implique un partenariat entre l'État, représenté par le Ministère de la construction, et les entreprises privées, représentées par les entreprises de construction et les promoteurs, est un modèle de la gouvernance urbaine hybride que je tente d'expliquer dans la présente section.

La planification urbaine descendante adoptée par la politique socialiste avant *Đổi mới*, est toujours agissante au Vietnam. Elle reflétait la centralité du système politique auquel elle appartenait. Les instruments de planifications consistaient en un plan

socioéconomique, un plan sectoriel et un autre thématique pour donner une orientation spatiale aux investissements visés par le secteur public (Quang et Kammeier, 2002). Ainsi, la planification urbaine ne s'adressait pas aux problèmes sociaux ou urbains, mais allouait plutôt aux ressources du pays selon les objectifs du gouvernement central.

Après le *Đổi mới* et jusqu'en 1992, la planification urbaine a adopté le modèle soviétique qui portait sur cinq types de plans comme tels: étude de faisabilité économique et technique, plan général, plan de développement des premières phases, plan détaillé et plan de réalisation. Ce système de planification a témoigné beaucoup de problèmes de coûts, de temps de préparation et d'implantation (Quang et Kammeier, 2002). En 1992, le gouvernement a promulgué le décret 91 qui a apporté des changements au système de planification soviétique et qui adoptait des améliorations au niveau de l'implantation des plans, en respect avec les besoins de l'économie du marché multisectoriel (Ibid). Le tableau 1.1 ci-dessous résume les trois niveaux de la planification et les responsabilités de son élaboration sur le niveau national et municipal, soit les Ministères de planification et d'investissement, de la construction ainsi que les comités populaires des provinces, des villes et des districts. Le plan de développement socio-économique fixe les orientations des politiques publiques à l'échelle nationale pour une durée de quatre ans. Celui-ci est dirigé par le Ministère de planification et d'investissement (Quertamp et al., 2014, p. 23). Quant aux schémas directeurs, ils sont élaborés par la Ministère de la construction et doivent être compatibles avec le plan de développement socio-économique (Ibid). Finalement, les plans thématiques qui abordent des thèmes comme le transport, les logements, etc. ils sont dirigés chacun par leurs ministères respectifs (Ibid). Ces trois plans doivent être approuvés par le premier ministre et les conseils population des villes et provinces (Quertamp et al., 2014, p. 23).

Tableau 1.1: Types de planification au niveau national et municipal au Vietnam adoptés après le Doi Moi (Quertamp et al., 2014)

Niveau de planification	Couverture territoriale	Contenu	Responsable d'élaboration	Responsable d'évaluation	Responsable d'approbation
Plan de développement socio-économique	Pays, région, province, ville et district	objectifs pour le développement, les moyens de croissance ; et les investissements dans le pays	Ministère de planification et d'investissement/ Département de planification et d'investissement	Ministères/Comités populaires de province, villes, districts	Premier ministre/Conseil s populaires des villes/provinces
Schéma directeur/Plan d'aménagement général	Province/ville	Définition de la structure du développement spatial de la ville-centre et de l'agglomération, programmes d'investissements prioritaires et ressources pour leur mise en œuvre	Ministère de la construction/Comité populaire provincial/ville	Ministère de la construction	Premier ministre
Planification thématique	Pays/province /ville/district	Objectifs, orientations, projets et règlements de politiques foncières, des transports, réseaux, logement, etc.	Ministères et départements techniques respectifs au thème abordé.	Ministères/Services techniques des villes ou des provinces	Premier ministre/Comité s populaires de province/villes/districts

Il existe deux autres types de plans et de schémas plus détaillés au niveau du quartier et de la commune. Ces plans s'attardent sur les détails des constructions, d'infrastructures, droits des sols, etc. Ils sont élaborés par les comités populaires du district, évalués par le Bureau de gestion urbaine du district et approuvés par le Comité populaire du district ou de la ville (Quertamp et al., 2014, p. 23). Les

localités commencent à obtenir leur rôle indépendant en matière d'urbanisme. Cette décentralisation, bien qu'elle soit encore précaire comme je l'ai expliqué, crée une compétition entre les districts et le gouvernement central pour l'aménagement des zones résidentielles et économiques ce qui permet d'accroître le développement du territoire et le poids démographique dont dépend une partie du budget du district (Ibid). Toutefois, le manque de ressources, nécessaires pour l'implantation des plans, au niveau local, mène le gouvernement central à s'en occuper, ce qui crée de nouveau une sorte de centralisation (Coulthart et al., 2006).

### 1.2.3 Politiques favorisant la gouvernance urbaine hybride

Dans les années 2000, un manque de financement du gouvernement central avait poussé les gouvernements locaux et nationaux à restructurer les institutions responsables du développement urbain. D'autres sources de financement ont été envisagées afin de répondre aux nouveaux besoins du gouvernement comme les aides publiques au développement. Toutefois, ces dernières n'étaient pas allouées à la construction des projets résidentiels, commerciaux et industriels, mais plutôt aux grands projets d'infrastructures. Le recours vers d'autres sources de financement a pavé le chemin pour l'établissement des réformes et des nouvelles politiques sur le développement urbain, surtout sur le système foncier (Labbé et Musil, 2013). Les réformes comprennent des mesures encourageant le secteur privé à investir dans les projets de développement urbain, mais elles s'adaptent toujours aux principes socialistes auxquels tient le gouvernement. Cette combinaison, entre les lois de l'économie du marché et la bureaucratie du système de gestion socialiste, rend les politiques qui gèrent le système foncier du Vietnam hybride en favorisant grandement le secteur privé (Ibid). À titre d'exemple, deux politiques importantes ont été mises en œuvre vers la fin des années 1990, soit le '*Land for infrastructure*' et '*Land pricing framework*'.

### **Land for Infrastructure**

La politique 'Land for Infrastructure' consiste en un partenariat entre le gouvernement provincial et l'entrepreneur impliqué dans la construction d'une nouvelle autoroute. Le gouvernement s'occupait de l'expropriation des terrains agricoles aux proximités du projet et les assignait à l'entrepreneur pour qu'il les développe et qu'il en tire des profits. En revanche, l'entrepreneur s'engageait à la construction de l'autoroute à ses propres charges (Labbé et Musil, 2013). Une autre forme de ce mécanisme tend d'abord à faciliter l'expropriation des terrains pour des fins d'urbanisation. Ensuite, il s'agit d'allouer ces terrains à des promoteurs à bas prix, à condition que ces derniers y fournissent l'infrastructure comme la construction des rues internes, les utilités et autres services comme les parcs (Ibid).

### **Land Pricing Framework**

Les compensations pour les terrains expropriés sont établies selon un mécanisme d'évaluation connu par LPF « Land Pricing Framework » développé par l'État (Labbé et Musil, 2013). Ce mécanisme constitue également une politique importante qui caractérise le système hybride de la gouvernance urbaine au Vietnam. Il s'agit d'une charte des prix utilisée comme un outil pour calculer les compensations payées lors de l'expropriation des terrains. Les prix de terrains sont très dévalorisés afin d'encourager les investisseurs à y investir. Selon le rapport de la Banque Mondiale (2011), les compensations payées par l'État ou par les investisseurs sont de 30 % à 70 % moins que leurs valeurs de marché estimées (World Bank, 2011). Cela est évident dans le cas de terrains agricoles qui ont la valeur minimale selon le mécanisme d'évaluation, contrairement à ce qu'indique son prix de revente par les investisseurs, qui est beaucoup plus élevé (Labbé et Musil, 2013). Il est évident que ce type d'arrangements est bénéfique pour le gouvernement qui se trouve libéré d'une grande charge financière tout en gardant ses plans sur le développement urbain en vigueur.

#### 1.2.4 Absence d'une démocratisation et de la participation publique

L'absence de la participation publique dans l'implantation des plans d'aménagements a été notée à plus d'une reprise dans la littérature. Bonnin et Turner (2014), dans leur article sur la construction des nouveaux marchés publics dans la région montagneuse du nord du Vietnam à la province de Lào Cai, ont souligné la marginalisation des résidents dans le processus de la prise des décisions. Les fonctionnaires provinciaux et ceux au niveau des districts se précipitent pour mettre en œuvre les plans conçus au niveau national. Cela mène à des résultats non satisfaisants étant donné l'exclusion des résidents concernés par ces transformations, et la non-conformité des plans nationaux avec leurs intérêts (Bonnin et Turner, 2014). La même approche non participative se répète dans plusieurs projets comme l'autoroute Hanoi-Kunming, réalisée dans le cadre du Greater Mekong Subregion. D'après Turner, personne au sein des minorités ethniques avec qui elle a discuté le projet de l'autoroute, ne l'avait connu, ni n'en avait entendu parler (Turner, 2013).

L'approche non participative, ou la marginalisation des résidents dans le processus de la prise de décision est directement liée à la décentralisation précaire décrite plus haut. Le pouvoir politique est toujours centralisé pour différentes raisons, dont le manque de confiance et la condescendance envers les capacités des communautés locales, ce qui encourage les fonctionnaires aux niveaux administratifs élevés à reléguer le pouvoir à leurs niveaux. Ainsi, le processus de la prise de décisions est strictement réservé à l'élite. Fritzen (2006) explique que les ministères de tous les niveaux du gouvernement s'orientent davantage vers un système de « *command and control* » (Fritzen, 2006). Cette exclusion s'exacerbe davantage dans le cas des minorités ethniques, qui habitent en grande partie la province de Lào Cai. L'État perçoit souvent leurs cultures et leurs pratiques comme étant modestes et non civilisées. Quant aux individus, ils sont perçus comme étant paresseux et pauvres (Duncan, 2004 ; McElwee, 2004 ; Salemink, 2011 ; Scott, 2009 ; Turner, 2013).

### 1.3 Politique de diffusion urbaine : Développement de petites et moyennes villes

D'après Couthart et al (2006), les politiques socialistes de l'État, adoptées depuis les années 1950 et qui misaient sur la gouvernance centrale de l'État, ont laissé les villes vietnamiennes au 21<sup>e</sup> siècle sans politiques urbaines appropriées ni système de gouvernance distinct. Les villes ne possèdent pas les infrastructures nécessaires pour qu'elles puissent jouer leurs rôles attendus dans l'économie mondiale (Coulthart et al., 2006). De plus, les grandes villes ont de grands problèmes tels que le manque de logement, des problèmes environnementaux, des congestions routières et des problèmes d'inefficacité au niveau du transport. Ces grandes villes dévoilent l'autre face de la modernisation et de la prospérité, celle qui entraîne la pauvreté et l'inégalité dans la répartition de revenus. L'écart entre les riches et les pauvres continue de s'accroître depuis le processus de *Đổi mới* malgré une augmentation globale du PIB et une baisse du niveau de la pauvreté (Douglas et al., 2003). Comme l'expliquent Douglas et al (2003), cet écart n'est pas dû à l'incommodité de la mondialisation, mais à une distribution inadéquate et inégale des profits de cette mondialisation. De plus, la concentration excessive de la population dans peu des villes, avec des infrastructures inadéquates, tend à intensifier les problèmes de santé. Par exemple, 0,5 % à 6 % des ménages dans les grandes villes n'ont pas accès à l'eau potable au Vietnam (World Bank, 2014 ; Ministry of Planning & Investment, 2001). Un autre problème souvent souligné est le manque d'espaces verts et de parcs. De plus, à Hanoi, la superficie de parcs urbains par personne s'est réduite de 2.09 à 1.48m<sup>2</sup> entre 2000 et 2010 (Pham et Labbé, à paraître )

Les incommodités des grandes villes ont mené l'État à suivre le modèle de la politique de diffusion adopté dans d'autres pays asiatiques: celui d'un développement des petites et moyennes villes, qui va de pair avec l'urbanisation des grandes villes (Rondinelli, 1991). Au début des années 1980, la plupart des pays asiatiques se sont rendu compte de l'absurdité de leurs tentatives de ralentir l'urbanisation ou de limiter

la croissance dans les grandes villes (Ibid). Les pays asiatiques ont commencé à considérer la contribution que les petites et moyennes villes pourraient avoir dans le développement. La politique de diffusion urbaine est lancée durant cette période afin d'attirer les migrants de provenance rurale vers les petites et moyennes villes et de ralentir la migration vers les grandes villes.

L'approvisionnement des services et les grands projets d'infrastructures dans les petites villes des milieux ruraux était une priorité pour tous les gouvernements asiatiques. Par exemple, depuis les années 1980 en Corée du Sud, les petites villes ont joué un rôle très important en tant que centres urbains fournissant des emplois non agricoles. De plus, ces villes comprenaient des marchés pour les produits agricoles et ruraux (Rondinelli, 1991). Comme l'explique Hinderink et Titus (1988), le développement des petites et moyennes villes en Asie tend à s'opposer à la dominance des grandes villes et crée une hiérarchie urbaine qui facilite la diffusion des innovations des grandes villes vers les petites villes et leurs périphéries (Hinderink et Titus, 1988). D'ailleurs, en 1960 les décideurs politiques se sont penchés sur la dimension spatiale du développement et ont commencé à intégrer l'aspect régional dans la planification urbaine et économique (Ibid). Comme en Amérique latine et en Afrique, les gouvernements asiatiques ont adopté des stratégies de croissance économique en établissant des centres urbains dans les moyennes villes. Leur objectif était de stimuler les activités industrielles dans ces centres et ainsi de promouvoir l'économie sur une base régionale (Hinderink et Titus, 2002). Au Vietnam, l'augmentation du taux d'urbanisation dans la plupart des provinces, entre 1999 et 2009, reflète le développement des petites et moyennes villes provinciales. À titre d'exemple, le taux d'urbanisation à Lào Cai a augmenté de 17,1 % en 1999 à 21,2% en 2009, similaire pour toutes les autres petites villes du Nord comme Lai Chau et Cao Bang (Ministry of planning & Investment, 2011).

#### 1.4 Processus socioéconomiques régionaux des zones montagneuses du nord du Vietnam

La région frontalière du nord du Vietnam est en train de vivre plusieurs transformations socioéconomiques majeures depuis l'intégration à l'économie du marché. Selon le rapport de l'Institut international de recherche alimentaire (2006) des enquêtes auprès des ménages menées en 1993, 1998 et en 2003 montrent que les agriculteurs au nord rural du Vietnam ont remplacé la production de subsistance par la production à des fins commerciales. La part des récoltes commercialisées a augmenté de 40 % à 61 %. D'autres moyens de diversification des revenus sont également utilisés par les ménages de la région du nord vietnamien comme l'expansion des terrains, l'intensification agricole en augmentant le nombre de récoltes par année, ainsi qu'une hausse des prix des récoltes due à l'ouverture sur des marchés internationaux et l'amélioration des conditions d'approvisionnement et de transport des produits (Minot et al., 2006). Malgré un tel développement intense, le taux de pauvreté dans les années 1990 dans la région frontalière reste très élevé, variant entre 55 % et 78 %. Les 10 provinces les plus pauvres du Vietnam se trouvent dans cette région (Ibid). Parmi les facteurs qui ralentissent le processus d'urbanisation figurent la pauvreté, l'absence d'une infrastructure adéquate, la faible densité de la population et les routes montagneuses non pavées. D'ailleurs, selon la même étude, la présence des minorités ethniques qui, selon l'État, s'opposent à toutes tentatives de modernisation est également l'un des facteurs qui ralentissent l'urbanisation. De plus, l'importance des activités agricoles en tant que moyen de subsistance primordial pour la population locale dans la région frontalière prime sur les autres activités économiques, comme l'industrialisation et le commerce, ce qui nuit à l'urbanisation (Ibid).

Des initiatives ont été lancées par le gouvernement afin d'alléger la disparité entre les ménages à faible revenu et les ménages plus fortunés. Les initiatives consistent

principalement en des réformes agricoles, mais aussi en la construction de nouveaux marchés publics ainsi que la modernisation des marchés existants (Endres, 2013 ; Minot et al., 2006). Le gouvernement vietnamien accorde une grande importance aux lancements des programmes – je n'ai pas le nombre exacte de ces programmes - visant la réduction de la pauvreté, contrairement à beaucoup de pays dans la région de l'Asie du Sud-est. Le Vietnam a marqué un record dans la réduction de la pauvreté de la population (Douglas et al., 2003).

Des traits spécifiques caractérisent ces programmes, dont le développement des infrastructures et des services d'éducation et de la santé comme étant une base sur laquelle un développement socioéconomique pourrait prendre élan. De plus, l'intégration des différents types d'associations et communautés, comme celles des agriculteurs, des femmes et des jeunes, occupe une place majeure dans les programmes de réduction de la pauvreté. Ces associations sont financées directement par le gouvernement ou par des prêts bancaires. Par ailleurs, à l'aide des banques vietnamiennes, le gouvernement assiste les ménages à faible revenu en leur proposant diverses formules. On y cite notamment le programme numéro120 qui porte sur la création d'emploi et la formation des employés qui travaillaient auparavant dans les entreprises publiques pour les requalifier et les réintégrer dans le nouveau marché de travail. Une grande partie des fonds sont consacrés aux prêts pour la création de travail (Ibid). D'autres programmes, comme le programme numéro135, visent à la réduction de la pauvreté dans les 1000 communes les plus démunies des régions montagneuses parmi les 1715 communes les plus pauvres du pays. Le programme 135 vise à leur fournir des routes, des écoles, des cliniques, de l'eau potable et de l'électricité (Ibid). Malgré cela, l'importance de l'écart entre les ménages à haut revenu et ceux à faible revenu ainsi que l'influence de la mondialisation rendent les résultats moins évidents, surtout dans les régions montagneuses habitées par les minorités ethniques.

Il existe deux processus socioéconomiques au nord du Vietnam, qui tendent à promouvoir l'économie de la région frontalière ainsi que l'économie nationale. Premièrement, c'est le programme « Greater Mekong Subregion (GMS) » qui rejoint plusieurs pays de l'Asie du Sud-est tels que la Chine, la Thaïlande, le Vietnam, le Cambodge, Laos et le Myanmar. Il est considéré comme un corridor économique qui facilite les échanges économiques entre les pays membres (Turner, 2013). Parmi les objectifs du programme figurent la consolidation de l'infrastructure routière et de faciliter le commerce transnational, la participation du secteur privé dans le développement et un emploi durable des ressources naturelles de la région parmi les pays membres du GMS (Rigg et Wittayapak, 2009). Selon un rapport de la banque Asiatique de développement en 2007, l'économie du GMS témoignait l'une des croissances les plus rapides du monde entier depuis 1990, par le biais d'une transition vers l'économie de marché en intégrant leur économie avec les autres pays dans la région (ADB, 2007). L'implication des infrastructures routières dans cette croissance est indiscutable. Cela étant dit, un tel développement a notamment des impacts socioéconomiques négatifs sur la population locale. Plus surprenant, l'infrastructure routière en particulier, considérée comme étant le moteur d'économie transnationale, permet une accessibilité plus marquante à une population plus fortunée, qui possède des avantages financiers, linguistiques et des connaissances que la population locale; ce qui est le cas des Vietnamiens "*Lowlanders*" qui viennent s'installer dans les hautes terres au nord du pays (Rigg et Wittayapak, 2009, p. 87). Les gagnants de la construction des grandes infrastructures routières sont sans doute les ménages fortunés qui ont les moyens pour exploiter les ressources latentes de la région (International Labour Organisation, 1997)

Le deuxième processus consiste en l'échange commercial grandissant avec la Chine, à travers les différents passages entre le Vietnam et la Chine, notamment le poste frontalier à Lào Cai. En ce sens, la proximité de Lào Cai avec la Chine a rendu les échanges commerciaux entre le Vietnam et la province de Yunnan en Chine

possibles. Ces échanges commerciaux accentués avec la Chine encouragent des migrants d'autres provinces à s'établir dans la ville de Lào Cai, ce qui crée un pôle économique dans la région. D'ailleurs, dans le cadre du programme « Greater Mekong Subregion », le gouvernement central s'est engagé en 2006 à tracer une autoroute de 244 km qui relie l'aéroport national de Hanoi avec la région frontalière à Lào Cai afin de profiter de l'essor économique de la province de Yunnan en Chine et de l'étendre à la capitale vietnamienne, Hanoi, d'une part, et d'autre part, de relier la région pauvre du nord avec le centre économique développé à Hanoi (Turner, 2013). Après avoir subi beaucoup de retard (Ibid), l'autoroute a été ouverte en 2014.

Comme l'indique Eilenberg (2014) dans son travail sur les régions frontalières, le processus de développement des régions frontalières dans le sud-est de l'Asie consiste en l'exploitation des ressources de la région et en l'installation des grands projets de développement pour stimuler l'économie (Eilenberg, 2014). Il comprend également le contrôle et la surveillance de la population locale (Ibid). Turner et Bonnin (2014) signalent la présence et le contrôle de l'État sur la région frontalière du nord du Vietnam et de comment cela est perçu par la population locale, notamment les minorités qui représentent 60 % de la population de Lào Cai (Bonnin et Turner, 2014). De plus, elles mettent en évidence l'impact du modèle de développement urbain décrété par l'État sur la population locale, sur leurs activités quotidiennes et leurs moyens de subsistance. Parmi ces impacts, figure notamment la modernisation des marchés traditionnels en des espaces régularisés qui ne prend pas en considération les bienfaits des vendeurs en terme de prix de location, espace et accessibilité (Ibid). La population locale, pour sa part, est capable de créer, de développer et de maintenir ses propres moyens de subsistance, qui sont différents de ceux conçus par l'État et ses partenaires (Turner, 2013). En somme, les grands projets d'infrastructures transnationaux, les programmes de développement menés par l'État vietnamien, les échanges commerciaux à différents niveaux avec la Chine et les

activités de subsistance de la population sont en train de transformer cette région de façon profonde, tant au niveau spatial qu'au niveau socio-économique.

### 1.5 Zone d'étude : La ville de Lào Cai et son développement urbain

Après avoir présenté le contexte sociopolitique général du Vietnam et de sa région montagneuse du nord, je m'attarde plus particulièrement à présenter le contexte de la ville de Lào Cai, la zone d'étude de cette recherche. Je soulignerai certaines caractéristiques de Lào Cai, telles que la localisation, la population, l'urbanisation et l'utilisation du sol.

#### 1.5.1 Localisation et conditions géographiques

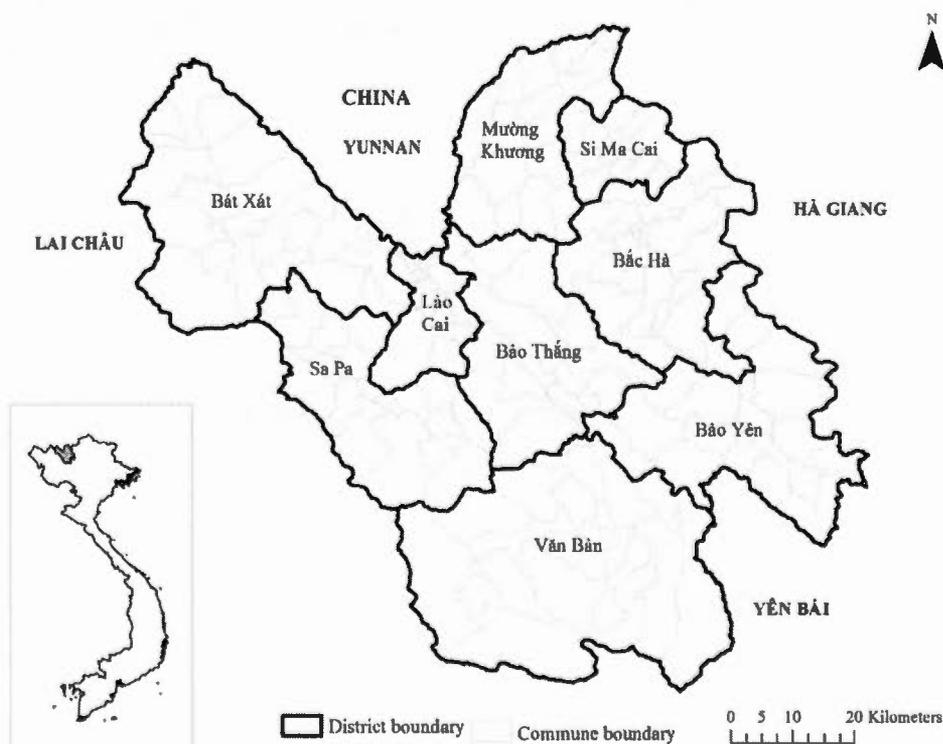


Figure 1.1: Carte de la province de Lào Cai et ses districts (Source: Trincsi, 2016)

La ville de Lào Cai se trouve au nord de la province de Lào Cai, elle-même située au nord-ouest du Vietnam. Tel qu'illustré dans la carte de la province (figure 1.1), la ville est limitée au Nord par la zone attenante au bourg chinois de Hekou à la province de Yunnan, trouvant ses frontières naturelles dans les fleuves Rouge et Nam Thi. Au sud, Lào Cai est limitée par la zone attenante au district de Bao Thang et par la zone attenante aux districts de Bat Xat et Sapa à l'ouest. Les districts de Muong Khuong, Bao Thang et Bac Ha limitent la ville de Lào Cai de l'est.

La frontière Lào Cai — Hekou, située au nord de la ville de Lào Cai rajoute une importance économique et touristique, non seulement à la province, mais aussi à la région du nord-ouest et à tout le pays. Elle est considérée comme étant un axe d'échanges commerciaux important entre le Vietnam et la Chine. Ayant une importance économique, touristique, politique et nécessaire pour la défense nationale, la ville de Lào Cai compte devenir un contrepoids potentiel à la région du Sud-ouest de la Chine.

La ville est située dans une vallée du fleuve rouge entourée par deux chaînes de montagnes Con Voi et Hoang Lien Son. 3 types de reliefs caractérisent la topographie de la ville :

- Relief de montagne : Celui-là occupe 60 % de la superficie de la ville, ayant une hauteur moyenne de 80 à 100 m au-dessus du niveau de la mer.
- Relief de la vallée qui comprend des petites collines de hauteur moyenne de 80 m au-dessus du niveau de la mer
- Relief de plaine qui contient également de petites sections de hauteur 85m et s'étend principalement dans les quartiers intra-urbains.

Ayant un climat tropical et subtropical, le nord vietnamien connaît la mousson humide pluviale en été et un hiver froid et sec. La température moyenne la plus

élevée atteint 41 °C et la plus basse de 1,5 °C. Quant à la température moyenne annuelle, elle est de 22 °C (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012). Les produits minéraux s'ajoutent aux avantages de la ville de Lào Cai. Elle bénéficie de sources abondantes de produits minéraux, notamment, l'apatite. En effet, la ville bénéficie de la plus grande mine d'apatite au Vietnam. L'exploitation et la production se font dans les communes Ta Phoi, Cam Duong et Dong Tuyen, à l'est (Figure 1.2).

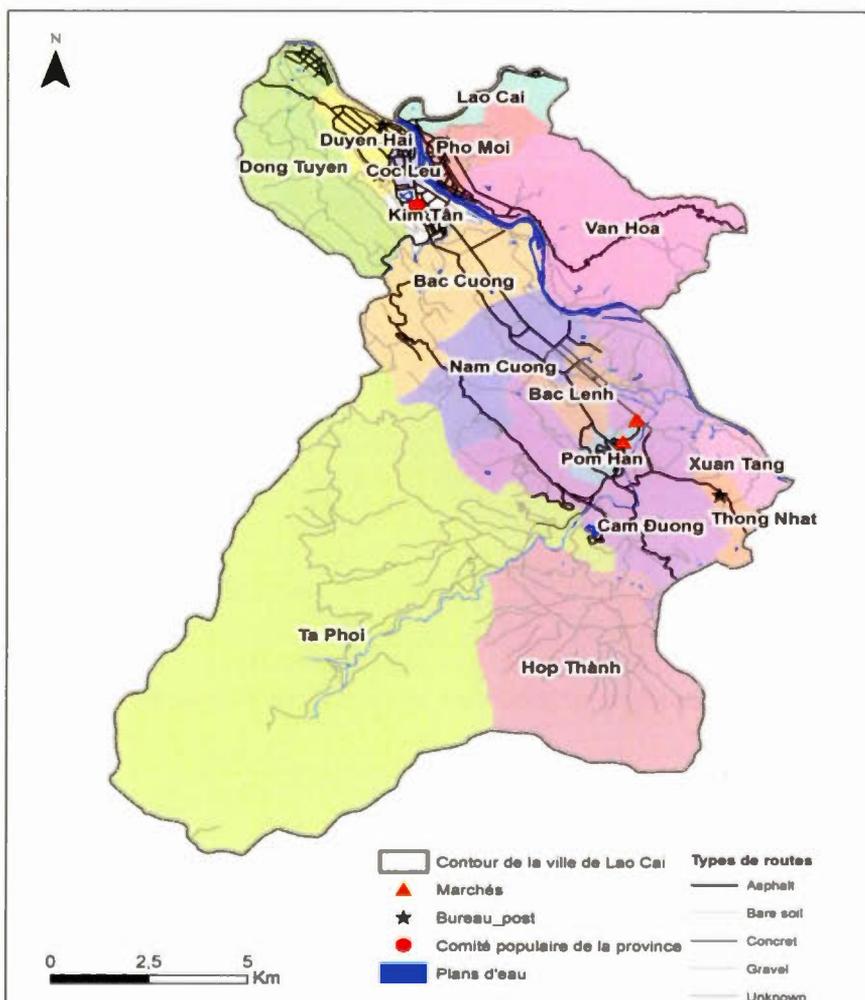


Figure 1.2: Carte administrative de la ville de Lào Cai

### 1.5.2 Histoire du développement de la ville

Sans s'attarder beaucoup sur le contexte historique de la ville de Lào Cai, il est important de mentionner que Lào Cai existait, au moins, depuis le 17<sup>e</sup> siècle, mais elle n'était pas sous la souveraineté vietnamienne à cette époque (Michaud, 2000). Deux siècles plus tard, la colonisation française s'emparait du nord du Vietnam, précisément en 1883, où les français ont établi une agglomération et ont construit un chemin de fer reliant Hai Phong au nord-est du pays avec Lào Cai allant jusqu'à Kunming au sud de la Chine. Ce dernier a marqué davantage la présence des français aux yeux des montagnards du nord du Vietnam (Michaud et Turner, 2000). Par ailleurs, la région frontalière sino-vietnamienne était témoin des événements politiques importants, notamment la guerre sino-vietnamienne en 1979 qui a ravagé complètement la ville et a enchaîné la fermeture des frontières (Womack, 2000). Ainsi, il ne se trouve pas un bâtiment de l'époque coloniale à Lào Cai; d'ailleurs il ne s'y tient pas un bâtiment debout construit avant 1979. Les frontières ont été rouvertes après la neutralisation entre le Vietnam et la Chine en 1991 et le rétablissement de la ville, laissant le droit aux échanges commerciaux et le passage des commerçants, les touristes et les hommes d'affaires (Wah Chan, 2013).

Bien qu'elle ait existé avant comme je l'ai mentionné, la ville est créée législativement en 2004 à partir du regroupement des deux districts que sont Lào Cai et Cam Duong (Government of Vietnam, 2009), elle a été surclassée en ville de rang 3. En 2014, la ville de Lào Cai a été surclassée en ville urbaine de 2<sup>e</sup> rang (Government of Vietnam, 2013). Selon la classification des villes au Vietnam, il existe 6 rangs où le 1<sup>er</sup> comprend les grandes villes ayant des districts et communes urbaines comme les villes de Hai Phong, Da Nang et Can Tho. Les villes de 2<sup>e</sup> rang, comme Lào Cai, constituent des villes provinciales comprenant des communes urbaines et rurales; il y en a 14 au total. Quant aux villes de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rang, elles sont

des centres provinciaux ayant des communes urbaines et rurales et possiblement des quartiers résidentiels informels (Ministry of Planning & Investment, 2011).

D'ici 2030, Lào Cai compte monter au classement d'une ville urbaine de 1<sup>er</sup> rang pareil aux grandes villes vietnamiennes (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012; Bao Lao Cai, 30 septembre 2016). Elle se compose de 17 unités administratives, dont 12 communes urbaines et 5 communes rurales. La superficie totale actuelle de la ville est de 22 976 hectares. Par ailleurs, le plan d'aménagement validé de 2001 a prévu un élargissement de la ville de Lào Cai vers l'ouest et le sud de sorte que la superficie totale soit de 28 288 hectares, soit un élargissement de 23 % de la superficie de la ville. En outre, une expansion jusqu'à 31 170 hectares est prévue pour l'année 2030 (Ibid).

Les 5 communes rurales constituant l'étalement vers le sud de la ville témoignent présentement une vague d'urbanisation à différents niveaux. Selon les données statistiques du Comité Populaire de Lào Cai en 2010, les communes Bac Cuong, Nam Cuong et Binh Minh (figure 1.2.) ont les plus grandes superficies de 1280, 1177 et 1066 hectares respectivement. Quant aux communes au nord de la ville de Lào Cai telles que Pho Moi, Kim Thanh et Coc Leu, leur superficie est de 491, 248 et 118 hectares respectivement (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012). Cela permet à percevoir la direction de l'étalement urbain et l'axe de développement de la ville suivant le fleuve Rouge vers le sud de la province.

De ce qui précède, on peut retenir que la géographie de la ville (la localisation de la ville, son relief et ses conditions climatiques) favorise les échanges commerciaux avec la Chine ainsi que l'abondance des récoltes agricoles et le drainage des eaux de surface (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012). Toutefois, l'un des inconvénients des formes de relief est le manque de terrains favorables pour la construction des infrastructures urbaines. À cet effet, les travaux de terrassement

défient bien de tels obstacles ; les travaux continuent à niveler les collines pour des fins d'urbanisation intense.

### 1.5.3 Population

La population de la ville de Lào Cai en 2010 était de 102 000 personnes, dont 78,31 % urbains et 21,69 % ruraux. La population est composée de diverses ethnies comme les Kinh, Tày, Thái, Mông, Dao, Hoa, Dáy et Muong ; dont 78 % étant des Kinh. La population locale est répartie de façon inégale entre les communes. Prenons l'exemple de la répartition de la population selon l'ethnie dans l'une des communes du sud de la ville, celle de Binh Minh. On constate que parmi une population de 8 682 personnes en 2014, les Kinh représentent 74,5 % et les Tày représentent 15,6 % et le reste entre Nùng, Day, Dao et Tuyen. D'ailleurs, on peut constater à partir de la répartition de la population selon le statut urbain que la population se concentre majoritairement dans le centre urbain où se situent les activités commerciales et les services, loin de toutes activités agricoles dans le milieu périurbain ou rural.

À propos de la migration vers Lào Cai, Andrew Hardy (2000) argumente que la migration des Kinh vers le nord du Vietnam depuis les années 1960 reflète d'une part la stratégie de l'État, qui cherchait à mêler la population de sorte que le nord ne soit pas habité uniquement par les minorités ethniques, et d'autre part, elle reflète des tentatives individuelles de la population afin de trouver un travail et gagner leur vie (Hardy, 2000). Scott (1998, 2009) perçoit une telle intégration en tant qu'une stratégie de l'État pour rendre le nord du Vietnam plus gérable et contrôlé (Scott, 1998, 2009).

Douglas (2003) explique que la mondialisation a privilégié certaines régions au Vietnam plus que les autres, ce qui a favorisé la migration vers ces régions où

pullulent maints avantages tels que l'emploi. Cette migration a également emmené la pauvreté aux nouvelles régions. Au nord du Vietnam, une augmentation de la demande des terrains et la hausse de prix de subsistance ont créé des conditions de pauvreté chez les minorités ethniques et les immigrants Kinhs (Douglas et al., 2003). Douglas analyse aussi les effets positifs et négatifs de la migration sur le milieu de destination. Parmi les effets négatifs, on cite l'émergence des taudis et la construction informelle, même sur les terrains réservés à des développements à venir (Ibid). Cela n'est pas le cas de la ville de Lào Cai toutefois la qualité de la construction des logements est dégradée étant donné les moyens limités des immigrants qui se consacrent à la construction ou à la location de leurs logements. Quant aux effets positifs de la migration, elle contribue au développement de l'économie, ainsi qu'à l'achèvement de certains travaux que les résidents de la ville refusent de faire comme les travaux de construction qui attirent beaucoup d'immigrants vers Lào Cai. De plus, parmi les migrants, on trouve des fonctionnaires, des vendeurs ou des commerçants qui vivent sur les échanges avec la Chine. En 2010, on décompte 25,6% de la population travaillant dans l'agriculture, versus 28,3 dans la construction et l'industrie et 46,08% dans le commerce (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012)

#### 1.5.4 Utilisation du sol

La superficie totale des terrains urbains dans la ville est beaucoup moins que celle des terrains agricoles; elle occupe 20 % de la superficie totale de la ville, versus 60 % pour les terrains agricoles où la densité de population demeure minime par rapport aux terrains non agricoles (Tableaux 1.2 et 1.3).

Tableau 1.2: Utilisation du terrain non-agricole à Lào Cai, 2010

	Terrain	Superficie (Ha)	Par rapport au terrain naturel (%)	Par rapport au terrain non-agr. (%)
	Superficie totale	4608.08	20.06	100.00
1	Terrain d'habitation	521.59	2.27	11.32
2	Terrain à buts spéciaux	3502.17	15.25	76.00
2.1	Établissements publics	73.70	0.32	1.60
2.2	Terrain de la défense nationale	141.07	0.61	3.06
2.3	Terrain de l'ordre de sécurité	56.32	0.25	1.22
2.4	Terrain de production et de commerce non agricoles	1722.16	7.50	37.37
2.5	Terrain à l'utilisation publique	1508.92	6.57	32.75
5	Terrain des plateformes des surfaces d'eaux	524.97	2.29	11.40
6	Terrains non agricoles divers	2.87	0.01	0.06

Tableau 1.3: Utilisation du terrain agricole à Lào Cai, 2010

	Terrain	Superficie (Ha)	Par rapport au terrain naturel (%)	Par rapport au terrain agricole (%)
	Surface de terrains agricoles	13 811.79	60.14	100.00
1	Production agricole	3141.18	13.68	22.75
1.1	Plantes annuelles	2043.03	8.90	14.79
1.2	Plantes vivaces	1098.15	4.78	7.96
2	Foresterie	10 475.97	45.61	75.84
2.1	Bois de production	4577.87	19.93	33.14
2.2	Bois de protection	5898.10	25.68	42.70
3	Aquaculture	194.07	0.84	1.41
4	Divers	0.57	0.00	0.00

Dans le milieu urbain, les terrains à buts spéciaux constituent l'utilisation du sol la plus répandue dans la ville de Lào Cai. Il s'agit d'établissements publics (bureaux), d'espaces publics ainsi que d'utilisations commerciales. Quant à la fonction résidentielle, celle-ci est encore limitée par rapport aux autres fonctions et représente 11 % de la superficie totale du milieu urbain. Quant aux terrains agricoles, ils s'agissent majoritairement des forêts, qui occupent 75 % de la superficie des terrains agricoles. Les bois de protection occupent 42,7 % de la surface totale de ces terrains, étant donné le rôle important que joue la province dans la défense nationale et la sécurité du pays (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai, 2012*). La production agricole, quant à elle, représente 23 % de la superficie agricole de la ville.

Finalement, quant au développement urbain, selon le plan d'aménagement de la ville de Lào Cai d'ici 2030, le développement urbain de la ville vise particulièrement le milieu périurbain. Une vague d'expropriation des terrains et de relocalisation a lieu dans la ville pour la construction des grands projets résidentiels et des grandes installations.

L'intervention du gouvernement provincial se manifeste aussi dans la gestion des marchés. En effet, les marchés publics, qui représentent une source de revenus principale pour la population locale, ont été affectés par les politiques de la gestion des marchés imposées par le gouvernement. D'après Endres (2013), l'État perçoit les marchés publics, d'où les minorités ethniques gagnent leurs vies surtout après la chute du communisme, comme un indice de modestie qui doit être renouvelé par des interventions concrètes et des réglementations (Endres, 2013). La rénovation et la construction des nouveaux marchés ont amené une série de conséquences négatives pour la population comme les délocalisations temporaires des marchés, une perte de clients, une hausse dans les loyers, un espace de vente alloué plus restreint et d'autres problèmes (Ibid).

En guise de conclusion, les réformes économiques connues par *Đổi mới* ont effectivement pavé le chemin vers l'économie mondiale et le développement urbain du pays dénotant ainsi la modernisation du Vietnam. Cela dit, le gouvernement maintient toujours un rôle central, au moins, sur les plans politique et administratif, ce qui lui permet d'intervenir dans le processus de la planification et la gouvernance urbaine. La région frontalière sino-vietnamienne témoigne des transformations socio-économiques issues du *Đổi mới* qui se reflètent sur la diversification des sources de revenus de la population et la mise en place des grands projets d'infrastructures, ainsi que la promotion des échanges commerciaux entre le Vietnam et la Chine à travers les postes frontalières. Quant à la ville de Lào Cai, mon terrain de recherche, sa superficie totale devrait augmenter de 35% d'ici 2030 témoignant d'une croissance

urbaine rapide, ainsi que de sa volonté à monter au classement d'une ville urbaine de 1<sup>er</sup> rang.

## CHAPITRE II

### CADRE CONCEPTUEL, LA THÉORIE DE LA PRODUCTION DE L'ESPACE

Dans ce chapitre je présente un cadre conceptuel me permettant de guider la méthodologie et l'analyse des données dans le projet de recherche. Le cadre conceptuel a été construit sur les bases d'une revue de littérature. Comme mon objectif de recherche est de comprendre les mécanismes politiques, physiques et socio-économiques qui sous-tendent l'urbanisation de la ville de Lào Cai, j'ai choisi l'étude de l'espace comme point d'entrée.

Partant de cela, le cadre théorique choisi est résumé en deux niveaux conceptuels illustrés dans la figure 2.1. Le premier niveau, énoncé comme le niveau macro, comprend les concepts de l'espace conçu, perçu et vécu dans la théorie de la production de l'espace d'Henri Lefebvre. Cette théorie est fondamentale dans cette étude. Elle englobe et influence les autres concepts dans le présent cadre.

Quant au deuxième niveau conceptuel, le niveau micro, il porte sur quatre concepts, dont chacun sert à comprendre davantage l'espace relatif auquel il est lié. Le premier concept est celui de la modernité qui impulse les décideurs, les architectes et les urbanistes locaux à créer l'espace urbain selon leurs perceptions de la modernité (espace conçu). Le deuxième et troisième concept, celui du nouvel urbanisme et du *Smart Growth* respectivement, ils s'appuient sur les stratégies d'aménagement visant un développement durable urbain. Ces concepts nous guident dans la compréhension de l'espace perçu. Finalement, le quatrième concept est celui de la politique au quotidien des résidents de la ville face aux transformations qui prennent lieu dans leur

milieu (espace vécu), et qui enchaîne à son tour des transformations physiques à l'espace.

Le chapitre est organisé comme suit: la première section porte sur la théorie de la production de l'espace d'Henri Lefebvre. Y seront présentés les trois concepts composant l'espace, selon cette théorie, et leurs interactions. J'expliquerai comment ces concepts sont utilisés dans la présente étude. La deuxième section porte sur la définition du concept de la modernité et son utilité, notamment à comprendre l'espace conçu, ainsi que les connaissances et les idéologies des décideurs responsables de la conception de l'espace. La troisième section présente le concept du *Smart Growth* et celui du nouvel urbanisme qui, à travers leur promotion du développement urbain durable, aident à avoir une meilleure compréhension de la dimension physique de l'espace et de sa durabilité. La quatrième section présente le concept de la résistance, autrement nommé la politique au quotidien (*Everyday Politics*, tel que traduit de la littérature anglophone), et vise à clarifier la dimension sociale de l'espace ainsi que les dimensions politiques relevées des réactions de la population envers l'urbanisation. Le présent travail s'articule donc de façon à permettre une meilleure compréhension de chacun des niveaux, de plus en plus complexes, d'un espace, afin qu'apparaissent plus clairement leurs interactions.

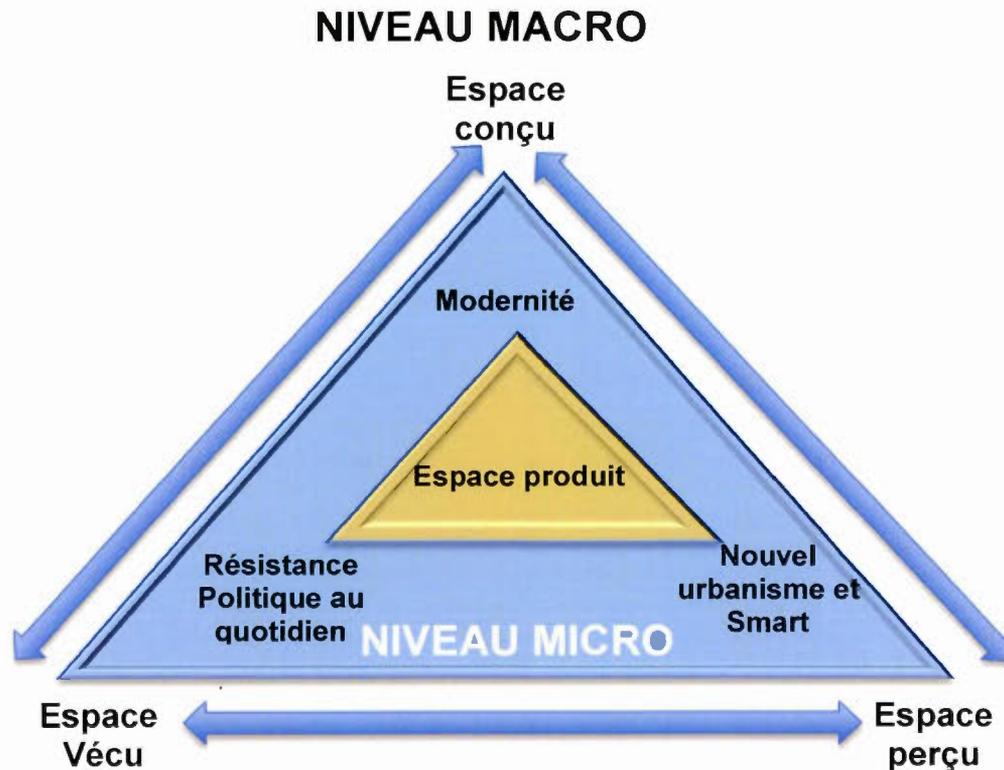


Figure 2.1: Schéma conceptuel

## 2.1 Niveau macro : Production de l'espace selon Henri Lefebvre

### 2.1.1 Notions de l'espace (spatialité)

Les fondations de la théorie d'Henri Lefebvre postulent qu'une triade spatiale prévoit l'espace selon trois considérations permettant d'expliquer lucidement la complexité des activités quotidiennes. Lefebvre affirme que l'espace est fondamental dans l'expérience quotidienne, et que chaque expérience comprend trois aspects interreliés de l'espace comme tel : représentations de l'espace (espace conçu), pratiques spatiales (espace perçu) et espaces de représentations (espace vécu) (Watkins, 2005,

p. 209). L'espace dans les pensées d'Henri Lefebvre n'est pas une entité physique abstraite, qui existe en soi, où les représentations sociales prennent lieu. L'espace est plutôt un produit dynamique qui résulte de l'interaction sociale avec le milieu sur une période de temps (Buser, 2012).

À cet effet, Henri Lefebvre s'est concentré sur le développement d'une théorie exhaustive qui unit les différents aspects de l'espace (Merrifield, 1993). Selon Lefebvre (1991), il existe des liens entre les trois aspects mentionnés de l'espace. Ce dernier est produit lors des interactions entre les trois aspects de l'espace (Lefebvre, 1991). Lefebvre définit les trois aspects comme suit :

- Représentations de l'espace : Il s'agit de l'espace conçu, soit l'espace dominant dans la société. Il est conçu par les professionnels et les technocrates comme les ingénieurs, les urbanistes, les architectes, les géographes et les savants. Il est ainsi construit selon les idéologies et les connaissances de ces acteurs, ce qui fait de lui un espace abstrait (Watkins, 2005). D'après Rogers (2002), l'espace représente les intérêts de ses concepteurs (Rogers, 2002). L'espace conçu s'identifie ainsi dans les grandes tours, les usines, les monuments. Il est déterminé par la bureaucratie et l'autoritarisme intrinsèques aux régimes politiques répressifs (Lefebvre, 1991 ; Merrifield, 1993). Dans ce projet, je me penche sur la conception de la ville par les professionnels et les dirigeants de la ville.
- Pratiques spatiales : Il s'agit de l'espace perçu, soit le milieu que la population utilise concrètement et dont elle tire profit dans sa vie quotidienne (Buser, 2012). C'est le milieu qu'on peut directement percevoir, sentir et toucher (Degen, 2008). Selon Rogers, l'espace perçu est un espace matériel qu'on peut mesurer et décrire ; il s'agit en même temps du moyen et du résultat des activités humaines et de leurs expériences (Rogers, 2002). Les pratiques spatiales s'associent donc avec

les deux autres espaces de la triade pour assurer la consistance et la compétence nécessaires pour l'accomplissement des activités quotidiennes (Watkins, 2005). Dans ce projet, j'étudie le milieu physique de la ville en étude.

- Espaces de représentation : « C'est l'espace vécu à travers les images et les symboles qui l'accompagnent, par l'intermédiaire des "habitants", des "usagers", mais aussi de certains artistes et, peut-être, de ceux qui décrivent ou pensent seulement décrire (les écrivains, les philosophes). C'est l'espace dominé et subi par l'espace conçu, que l'imagination tente de s'approprier et de modifier. Il recouvre ainsi l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets » (Martin, 2006, p. 4). Dans le cadre de ce projet, je m'intéresse à l'espace vécu des habitants de la ville en étude.

### 2.1.2 Processus de la production de l'espace et interactions entre les espaces

Dans cette partie je tente de comprendre le processus de la production de l'espace. Plus précisément, on s'attarde sur les interactions entre les trois espaces pour comprendre la potentialité de la théorie de Lefebvre à déchiffrer l'espace.

D'abord, en parlant du « processus », Henri Lefebvre prévoit le processus de la production de l'espace et l'espace final produit comme deux aspects inséparables de la production de l'espace, et non pas comme deux étapes distinctes. Cela nous mène à comprendre que l'espace produit représente un moment donné du processus de la production dynamique, qui implique une multitude d'interactions entre ses trois composantes (Merrifield, 1993). D'ailleurs, dans son œuvre intitulé « La production de l'espace », Lefebvre définit la triade en tant que trois moments de l'espace social — l'espace produit (Zhang, 2006), chacun contribue simultanément et mutuellement au processus de la production. Il ne s'agit pas de l'ampleur de la contribution de

chaque espace, mais plutôt une complémentarité pour la production de l'espace. La production de l'espace inclut inévitablement des relations de pouvoir et de contrôle social inégaux (Stillerman, 2006). De ce qui précède, pour comprendre l'espace produit dans sa totalité, il faut étudier les possibilités d'interaction entre les trois espaces de façon simultanée. Je présente ci-dessous les interactions entre les trois espaces.

### **Interactions entre l'espace perçu et l'espace conçu**

L'espace conçu en tant qu'espace dominant (qui dicte les idéologies, les connaissances de ses acteurs et l'image idéale abstraite que les décideurs projettent sur la ville) se manifeste concrètement dans l'aménagement de l'espace perçu. À titre d'exemple, un courant moderne qui prime dans la pensée des urbanistes et des architectes se reflète forcément sur l'architecture, le *design* et l'aménagement de la ville. La conception de l'espace se transforme en réalité urbaine par le biais des supports concrets comme des édifices, d'infrastructures ou de barrières physiques comme les ponts et les routes. En contraste, l'espace perçu par ses utilisations quotidiennes et sa routine incite les décideurs à altérer, reconsidérer ou maintenir leurs perceptions sur l'aménagement du milieu. L'influence de l'espace perçu sur l'espace conçu pourrait être considérable, dépendamment du degré d'appropriation de l'espace par ses utilisateurs- les habitants de la ville dans notre cas. Ainsi, l'espace perçu influence l'espace conçu par l'intermédiaire de l'espace vécu.

### **Interactions entre l'espace perçu et l'espace vécu**

Le vécu et les tentatives d'appropriation de l'espace par ses usagers ont tendance à modifier l'espace perçu selon les fins de ses utilisateurs. Il est important de noter que l'influence du vécu sur le milieu physique découle en premier temps de ce que la conception du milieu influe sur le vécu. Plus précisément, les expériences des

habitants ou des usagers du milieu sont des réactions face à la conception du milieu (espace conçu) exercées par les décideurs publics. Cela dit, l'apport des usagers à l'espace perçu, leur milieu de vie, pourrait être spontanément et instinctivement fait sans être relié à l'espace conçu, par exemple des modifications faites dans leur logement.

En revanche, les caractéristiques du milieu physique peuvent affecter le vécu de la population. Par exemple, on peut penser aux barrières physiques ou naturelles qui obligent les usagers de l'espace à changer leurs routines quotidiennes, ce qui peut avoir des impacts négatifs ou positifs sur leur vécu. En ce même sens, les réseaux routiers ont des impacts directs sur la mobilité de la population, dont l'accès à l'emploi et aux lieux de loisirs. Également, ces réseaux peuvent avoir des externalités négatives qui affectent le vécu quotidien de ses usagers, par exemple la congestion routière et la pollution.

### **Interactions entre l'espace vécu et l'espace conçu**

L'espace vécu est à tout moment écrasé et vaincu par l'image abstraite de l'espace conçu et par la concrétisation des idées abstraites (Merrifield, 2006 ). Néanmoins, il existe inversement des tentatives des usagers de s'approprier de l'espace perçu, de le changer conformément à leurs profits. Ces actes de résistances pourraient mener les concepteurs du milieu à le changer conformément aux besoins des usagers.

L'espace vécu englobe l'espace conçu et l'espace perçu sans être réductible ni à l'un ni à l'autre (Zhang, 2006). D'une part, dépendamment du contexte, les vécus des habitants reflètent les spécificités de l'image abstraite conçue et imposée, mais sans qu'ils soient complètement dociles à cette image. Par exemple, la présence des vendeurs itinérants dans des endroits où il est interdit de s'y présenter. D'autre part, bien que le vécu des habitants soit limité par le milieu perçu qui façonne leurs activités quotidiennes, ils essaient constamment de changer ce milieu. Par exemple, l'appropriation des bords d'un fleuve pour faire des potagers.

La consultation publique et l'inclusion de la population dans le processus de prise de décisions pourraient concilier entre les espaces: vécu et conçu, où les opinions de la population pourraient changer et influencer sur les idées des concepteurs de la ville.

### 2.1.3 Apport de la triade de Lefebvre au projet de recherche

Le concept de l'espace conçu clarifie le rôle dominant que l'État, les urbanistes et les gestionnaires jouent dans la conception, l'aménagement et le développement urbain de la ville de Lào Cai. Il nous aide à faire ressortir les différentes formes dans lesquelles l'espace conçu se manifeste, comme le plan de design, le style d'aménagement dominant de la ville, les monuments, les bâtiments gouvernementaux pavillonnaires et les panneaux de communication. De plus, les interactions de l'espace conçu avec les espaces vécu et perçu permettent de formuler des constats complexes sur le milieu perçu et sur le vécu des habitants.

Le concept de l'espace perçu, quant à lui, nous permet d'étudier la réalité urbaine représentée dans le cadre bâti, et la réalité sociale représentée dans les activités quotidiennes de la population. Ce concept nous permet de diagnostiquer des caractéristiques principales de la ville (comme la forme urbaine, les infrastructures et les logements) mais aussi analyser l'aménagement de l'espace et l'impact de l'aménagement sur l'utilisation de l'espace. L'importance de ce concept demeure dans son interaction avec le reste de la triade d'Henri Lefebvre pour révéler le décalage entre ce qui est conçu et ce qui est réellement bâti et vécu, notamment les expériences des usagers, leur façon de voir et de transformer le cadre bâti.

Le concept de l'espace vécu aide à expliquer le vécu des habitants de Lào Cai ainsi que leurs pensées et leurs perceptions envers leur ville, tout comme leurs attentes du développement urbain de la ville et les impacts de l'urbanisation sur leurs moyens de

subsistance. Il clarifie les différentes formes de l'appropriation de l'espace. Comme je l'ai mentionné, les interactions de l'espace vécu avec les espaces conçu et perçu permettent d'avoir une meilleure compréhension de l'espace produit en sa totalité. La lecture des pensées de la population envers leur ville, en contraste avec la vision de l'État et le cadre bâti actuel, nous permet d'en faire ressortir les carences dans la planification de la ville et dans les orientations de son développement.

Après avoir présenté le niveau macro portant les trois espaces de la triade, j'aborde dans la prochaine partie le niveau micro qui comprend trois concepts clés à travers lesquels j'étudie davantage les espaces: conçu, perçu et vécu.

## 2.2 Niveau micro : Modernité

### 2.2.1 Qu'est-ce que la modernité ?

La littérature mobilisée sur la modernité comprend plusieurs interprétations de ce concept. L'interprétation de la modernité sociétale, issue de la théorie de développements des sociologues américains des années 1950s, demeure la plus répandue (Turner et al., 2015). Cette théorie de modernisation implique des transformations sociales et cognitives. Je suis concerné par les transformations sociales telles que l'émergence et l'institutionnalisation de l'industrie selon l'économie de marché, l'administration bureaucratique de l'État, les différentes formes de gouvernance, la primauté de la loi, les médias de masse, la mobilité croissante, l'éducation et l'urbanisation (Gaonkar, 2001, p. 2).

Les partisans de cette théorie de modernisation sociétale perçoivent la transition à la modernité comme étant des processus linéaires, culturellement neutres (Turner et al., 2015). Pour eux la modernisation est un processus acculturé, ce qui signifie qu'elle

s'agit d'un processus vidé de contenu culturel. Ils argumentent que la modernité sociétale, une fois activée dans une société, mène à l'établissement d'un certain ordre institutionnel, peu importe, la culture et la politique de la ville réceptive (Gaonkar, 2001, p. 16). Contrairement à la perception « acculturée » de la modernisation, Charles Taylor (1995) explique la perception « culturelle » de la modernisation qui tient compte de la pluralité de : « la culture humaine, que chacune a une langue et une variété de pratiques qui donnent une compréhension spécifique de la personnalité, les relations sociales, l'état d'esprit, le bien et le mal, les vertus et les vices et autres » (Taylor, 1995, p. 24). Donc, cette perception « culturelle » de la modernisation offre un nouveau concept, celui de la modernisation alternative, qui se forme en respect avec la culture et la politique du milieu (Gaonkar, 2001).

Comme l'indique Gaonkar (1995), la modernité implique une convergence des faits et des points de départ, ainsi qu'une divergence des formes et des applications de la modernité. La convergence réfère habituellement à « une modernisation linéaire acculturée, qui implique des arrangements institutionnels — tels que l'économie de marché, le développement de la bureaucratie de l'État, les différentes formes de gouvernance, etc. ». Alors que la divergence réfère aux vécus de la population, leurs expressions culturelles de la modernité qui sont façonnées par les « traditions, « contexte » et « l'imagination » (Gaonkar, 2001, p. 17).

Pour comprendre davantage l'espace conçu de la ville de Lào Cai, j'argumente que la modernité acculturée est un concept approprié. Cette modernité est liée à la convergence des processus — culturellement neutres — linéaires de modernisation qui ne s'intéressent qu'à l'application d'une série d'arrangements institutionnels et urbains, peu importe la culture, l'identité, les ressources existantes et les besoins de la population. Une telle convergence est exercée par les hauts fonctionnaires et les décideurs de l'État. En revanche, la divergence — la modernisation culturelle — résultant des vécus de la population et de leurs expériences avec les transformations

sociales issues de la modernisation sociétale, crée la modernisation alternative. Cela s'applique bien au concept de l'espace vécu. Dans les sections suivantes, je détaille les deux concepts de modernité.

### 2.2.2 Modernisation dans le contexte vietnamien, concept d'une modernisation banalisée

Dans cette partie, je tenterai de cerner la linéarité de la modernisation acculturée exercée par l'État vietnamien. J'ai rétréci le concept de la modernisation au Vietnam pour pouvoir caractériser les traits d'une telle modernisation. Tout d'abord, il est à noter que le parcours du Vietnam vers le développement économique et administratif et la suppression de ce que l'État perçoit comme des rites et coutumes primitifs, reflètent des transformations sociales qu'on peut identifier en tant qu'une modernisation sociétale linéaire (Turner et al., 2015). Dans ce modèle de modernisation, « une distinction est faite entre l'«Ouest (l'Occident)» et le «reste» — «traditionnelle» et «prémoderne» » (Ibid). Je crois ainsi qu'il y a une tendance à copier la modernité de l'occident, ce qui adhère bien à l'idée d'une modernisation acculturée, comme je l'ai expliqué.

Pour illustrer cette tendance, prenons le cas de la ville de Vinh, au centre du Vietnam. Tim Kaiser (2013), dans sa thèse sur les projets modernes de cette ville explique les traits principaux d'une ville moderne et civilisée au Vietnam. Il souligne d'abord les effets positifs du *Đổi mới* sur le développement urbain des villes, du fait qu'il a permis l'intégration des entreprises privées dans les secteurs de la construction et l'économie (Kaiser, 2013). Outre les grandes tours résidentielles et les sièges sociaux des entreprises internationales qui reflètent l'essor économique et la stabilité politique du pays, le *Đổi mới* a également influencé le secteur des logements. Cela dit, cet auteur critique la planification urbaine qui s'intéresse aux normes et aux styles d'une

ville moderne sans prendre en compte les ressources disponibles ni offrir de solutions réalistes et convenables à la réalité socioéconomique de la ville (Ibid). De façon similaire, Pedelahore de Ladis note qu'une telle planification urbaine renvoie à une conception des districts, avec des grandes tours, influencée par un modèle international banalisé (Pedelahore de Loddis, 2010). Selon les propos suivants de Shannon (2002) sur la croissance urbaine au Vietnam, on peut constater par quels traits passe la banalisation de la modernisation:

Ideologically, self-sufficient housing estates have yielded to business parks and condominiums of the nouveaux riches, community houses to banks, meagerly rationed grocery shops to glitzy shopping malls, and impoverished fishing villages to deep-sea-port. Spatially, this has translated to erasure, and more commonly, bizarre juxtapositions. Modern office buildings, high-rise apartments and hotels dwarf pre-colonial buildings and neighborhoods. New industrial zones emerge from paddy fields. Local urban fabrics near transport corridors of airports are overrun with global advertising and 'big-box' architecture. 'Gated communities' for the rapidly rising middle- and upper classes of the local societies are appearing as compounds of exclusion and privilege. (Shannon, 2002, p. 4)

Cette modernisation porte essentiellement sur la construction des infrastructures physiques, comme les autoroutes, les centres d'achat, les bureaux, les tours d'appartements et dans certains cas les enclaves résidentielles réservées à la classe nantie. S'ajoutent à cela des changements physiques, des signes de commercialisation et de mondialisation, comme les panneaux de publicité pour les entreprises internationales et les bâtiments de grandes surfaces *Big-box*. De plus, l'ouverture aux investissements étrangers dans le secteur du développement urbain est devenue très évidente. Quelques édifices sont construits en dissociation avec leur milieu environnant et les styles d'architecture locaux (Kaiser, 2013). D'autres bâtiments gouvernementaux sont conçus de sorte qu'ils reflètent la puissance économique de certaines entreprises étatiques (Ibid).

Revenons à la ville d'étude, les documents de planification urbaine de la ville de Lào Cai soulignent à plus d'une reprise la volonté de moderniser la ville. Parmi les objectifs de la première phase d'aménagement de la ville de Lào Cai, figure la volonté de rénover et moderniser la ville actuelle, créer de nouveaux secteurs résidentiels, construire de nouveaux bâtiments, des équipements publics, des centres commerciaux et culturels, des parcs d'attractions, des espaces verts et de nouveaux équipements urbains. De plus, le développement urbain à Lào Cai vise se classer comme d'une ville de 2<sup>e</sup> rang en 2015 et 1<sup>er</sup> rang dans les prochaines années (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai, 2012*)

### 2.2.3 Apport du concept de la modernisation au projet de recherche

L'apport du concept de la modernité vise à permettre d'expliquer davantage un concept complexe comme celui de l'espace conçu, sous l'optique du concept de la modernisation. Plus précisément, il met en évidence la linéarité du processus de la modernisation adopté par l'État. Inclusivement, il nous introduit parfaitement à une multitude de formes de modernisation après qu'elle se soit actualisée dans le contexte culturel du pays ; cette divergence de forme de la modernité nous aide à comprendre davantage l'espace vécu. La banalisation de la modernisation de la ville est un autre sous-concept qui nous permet de bien envisager les transformations urbaines de la ville. Ces concepts liés à la modernisation apportent éclaircissements aux intentions derrière la modernisation de la ville de Lào Cai et les orientations d'une telle modernisation. Également, il met en évidence le conflit entre l'héritage sociopolitique de l'époque socialiste et le modèle international de la modernisation.

### 2.3 Niveau micro : *Smart Growth* et nouvel urbanisme

Le concept du *Smart Growth* et celui du nouvel urbanisme partagent plus ou moins les mêmes principes généraux de l'aménagement (Ouellet, 2006). Les deux concepts offrent les bases d'un développement urbain durable. Dans cette partie, je présenterai d'abord la définition de chaque terme et ses principes clés. Ensuite, je distinguerai les deux approches. Finalement, je présenterai la façon dont les deux concepts peuvent servir d'apport au cadre conceptuel de ce projet de recherche.

#### 2.3.1 Définitions du *Smart Growth* et du nouvel urbanisme

Tel que le présente Ouellet (2006) « Le *Smart Growth* est une série de principes d'aménagement et de développement qui visent essentiellement la préservation des ressources (naturelles et financières) ainsi que la réduction de la ségrégation spatiale sous ses diverses formes (fonctionnelles, sociales, etc.) par la priorité donnée au réaménagement urbain ; il s'oppose ainsi fondamentalement à l'étalement urbain » (Gillham, 2002 ; Lewis, 2002 ; Ouellet, 2006). Parmi les principes du *Smart Growth* figurent le développement urbain compact, la création de quartiers conviviaux à l'échelle humaine, l'offre d'une variété de choix de transport, l'aménagement favorisant la mixité des fonctions urbaines, ainsi que le renforcement et l'appui aux communautés existantes. Selon Hawkins (2011), les initiatives du *Smart Growth* tendent à minimiser les impacts du développement urbain sur le milieu naturel en promouvant un développement urbain compact et en orientant la croissance urbaine vers les milieux desservis par des réseaux d'infrastructures (Hawkins, 2011)

Quant au nouvel urbanisme, cette approche est utilisée en architecture et en urbanisme à partir des années 1980. Il avait comme but de recréer les attributs du développement urbain traditionnel répandu en Amérique du Nord depuis le début du

20e siècle (Ouellet, 2006). Selon Fulton (1996), deux objectifs principaux caractérisent le nouvel urbanisme. Le premier est de créer des collectivités qui offrent convivialité, interaction sociale et sentiment d'appartenance. Le deuxième est de créer des environnements plus favorables à la marche et aux transports en commun (Fulton, 1996). ). Toujours selon Fulton (1996), les principes de design urbain qui assurent ces objectifs du nouvel urbanisme peuvent être regroupés dans les points suivants :

- Développements plus compacts conçus à l'échelle humaine pour promouvoir la marchabilité.
- Diversité dans les fonctions urbaines au sein de chaque quartier comme les fonctions résidentielles, commerciales, institutionnelles, services et équipements communautaires et espaces publics.
- Transfert modal vers le transport en commun.

### 2.3.2 Distinction entre *Smart Growth* et nouvel urbanisme

Trois traits principaux distinguent les deux concepts. Premièrement, le nouvel urbanisme promeut la participation publique dans la phase de la conception des projets de développement. Les acteurs impliqués sont les promoteurs, représentants du gouvernement, les citoyens et les groupes d'intérêts ; ce qui assure un plus grand consensus sur les projets de développement (Ouellet, 2006). Quant au *Smart Growth*, la participation publique n'est pas suivie.

Deuxièmement, au niveau de l'échelle d'intervention, le *Smart Growth* vise plusieurs échelles géographiques locales, régionales et nationales (Ouellet, 2006). Il porte également sur une variété de mesures telles que les politiques urbaines et l'élaboration des lois, la gestion du développement urbain et le sujet des

investissements (Ibid). Alors que le nouvel urbanisme s'inscrit sur l'échelle locale, celui du projet du développement et de design urbain (Garde, 2004).

Enfin, le *Smart Growth* s'oriente davantage sur la gestion de l'urbanisation plutôt que sur les questions de design des quartiers comme c'est le cas dans le nouvel urbanisme (Ouellet, 2006).

### 2.3.3 Apport du *Smart Growth* et du nouvel urbanisme à la compréhension de l'espace perçu

L'évaluation de tous espaces urbains ou des projets de développement ne peut être faite sans préciser des critères d'évaluation. Le *Smart Growth* et le nouvel urbanisme fournissent ensemble des critères d'aménagement et de design urbain qui nous aident à étudier l'espace perçu et à caler nos constats sur ces critères promouvant le développement urbain durable. À partir des principes de *Smart Growth* et du nouvel urbanisme, j'ai choisi les critères suivants :

- **Compacité** : la compacité de la forme urbaine porte sur l'augmentation de la densité des emprises au sol et celle des logements et donc sur la densification de l'économie urbaine, les activités socioculturelles, ainsi que la manipulation de la surface et de la forme urbaine (Burgess, 2000 ; Shirazi et Falahat, 2012). Une forme urbaine compacte constitue des immeubles de taille moyenne, plutôt que de vastes espaces et des ensembles d'immeubles dispersés les uns des autres, pour économiser le sol (le milieu naturel) et réduire la consommation de l'énergie (Poirot, 2007).
- **Mixité fonctionnelle** : Elle s'oppose aux principes de la Charte d'Athènes de 1933 portants sur le zonage séparé des fonctions urbaines: habiter, travailler, se recréer et circuler. Poirot (2007) dénote que chaque îlot et immeuble ne doivent pas se

limiter à une seule fonction, au contraire, ils doivent être polyvalents (Carmona, 2006 ; Poirot, 2007).

- Transport en commun et la dépendance à l'automobile : Ce sous-concept met en évidence l'utilisation de l'automobile face aux autres modes de transport, notamment le transport en commun. La définition du Motte (2007) sur la dépendance automobile est la suivante :

Un processus dans lequel les performances supérieures de la voiture particulière par rapport aux autres modes tendent à lui donner une place croissante et hégémonique. Ce processus, qui varie d'intensité dans le temps et selon les territoires, pourrait conduire à une forme d'exclusion pour les ménages ne pouvant se motoriser ou peinant à profiter pleinement des possibilités offertes par la voiture particulière (Motte, 2007, p. 901).

Dans le contexte vietnamien, il existe une dépendance à la moto plutôt qu'à l'automobile, je me concentrai sur les avantages et les performances qu'offrent les motos par rapport aux autres modes.

- Espaces publics : La complexité de l'aménagement des espaces publics de façon à ce qu'ils répondent aux besoins de la population (Jacobs, 2012), ainsi que la répartition spatiale équitable des espaces publics dans la ville, sont les critères principaux que j'applique aux espaces publics dans la ville de Lào Cai. Je me penche sur l'accessibilité et l'utilisation des espaces publics. L'accessibilité rend l'accès aux espaces publics
- facile, alors que la répartition spatiale équitable des espaces publics garantit un intègre accès qui se reflète positivement sur la qualité de vie et la santé de la population (Larco, 2016 ; Morris et al., 1979)
- Marchabilité : un sous-concept qui englobe premièrement, la marche sécuritaire en termes de possibilités d'agressions et de la condition du trafic. Elle comprend aussi la proximité en terme de distance parcourue afin d'atteindre une destination

donnée, surtout quand les gens ne possèdent pas une voiture. De plus, elle porte sur l'absence des barrières qui entravent la marche, surtout celle des enfants, des personnes âgées et des handicapés. Finalement, elle exige d'offrir des aménagements favorables aux piétons comme les trottoirs, les mobiliers urbains (ex. : bancs), les arbres ainsi qu'une diversité des fonctions urbaines permettant d'assurer l'animation du milieu (Forsyth et Southworth, 2008)

Tableau 2.1: Matrice des critères du design urbain durable

Buts	Concepts	Ville	Commune	Ilot/rue
Réduction de la consommation de l'énergie et équité sociale	Compacité de la forme urbaine	Contiguïté et proximité entre les communes	Densité des logements et des bâtiments	Perméabilité au niveau des ilots
Réduction de l'émission du GES	Mixité fonctionnelle	Mixité d'usage au niveau macro	Mixité d'usage au niveau micro	Polyvalence des bâtiments
Réduction de l'émission du GES	Transport en commun	Réseaux de transport en commun robuste	Connectivité entre les communes	Rues multimodales ; infrastructures favorables au transport en commun
Équité sociale et santé	Marchabilité	Proximité et sécurité	Barrière à la marche et sécurité	Aménagement favorable à la marche
Équité sociale (accessibilité)	Espaces publics	Répartition équitable des espaces publics au niveau macro	Répartition équitable des espaces publics au niveau micro, accessibilité et aménagement	

Le tableau 2.1 ci-dessus illustre une matrice des critères du design urbain durable aux différents niveaux de la ville. La structure du tableau met l'accent sur des buts précis derrière l'aménagement durable qu'on peut aboutir à travers un concept

d'aménagement qui s'applique au niveau de la ville, quartier et de la rue. À titre d'exemple, afin de réduire l'émission du GES on a recours à la mixité fonctionnelle au niveau de la ville, le quartier et même au niveau du bâtiment. Cette mixité fonctionnelle et la distribution équitable des fonctions sur les différents niveaux de la ville pourraient réduire l'utilisation du transport motorisé et promouvoir la marche. L'utilité de cette matrice demeure dans sa faculté à relier entre eux les critères du design urbain pour atteindre la durabilité de la ville (Larco, 2016). Dans le chapitre 5 (Espace perçu), j'appliquerai les critères de cette matrice au niveau de la ville de Lào Cai, les communes urbaines et périurbaines ainsi qu'aux ilots et aux rues, tel qu'indiqué dans le tableau 2.1.

#### 2.4 Niveau micro : la politique au quotidien et la résistance

Il existe plusieurs textes portant sur les actions collectives et la résistance sous différentes formes telles que les manifestations et les mouvements sociaux, mais les travaux de Benedict Kerkvliet et James Scott prêtent à comprendre les formes de résistance quotidiennes, celle de l' "*Everyday Politics*" (Turner, 2012). Dans cette section je m'intéresserai aux travaux de Kerkvliet (2005 ; 2009) portant sur la politique au quotidien dans les sociétés agraires, afin de définir ce concept et de cerner sa distinction d'avec les différents types de politique. Je présenterai aussi les différentes formes que revêt la politique au quotidien dans le contexte d'urbanisation du Vietnam.

##### 2.4.1 Types de politiques

Selon Kerkvliet (2005 ; 2009) il existe trois types de politiques, soit la politique officielle, la politique d'activisme et la politique au quotidien. La politique officielle

est celle exercée par les autorités pour la promulgation, l'implantation, l'amendement et la contestation des politiques publiques concernant l'allocation des ressources. L'organisation de cette politique comprend le gouvernement et l'État tout comme les partis politiques et les syndicats, etc. (Kerkvliet, 2005, 2009). La politique d'activisme, *Advocacy Politics*, est celle qui appuie, critique ou s'oppose aux autorités et à leurs politiques et les façons dont ils gèrent les ressources. L'activisme peut se manifester pacifiquement ou hostilement ; il peut s'exercer par le biais des individus, des groupes ou par des organisations (Ibid). Finalement, le troisième type de politiques, celui de la politique au quotidien, est défini comme suit par Kerkvliet :

Everyday politics involves people embracing, complying with, adjusting, and contesting norms and rules regarding authority over, production of, or allocation of resources and doing so in quiet, mundane, and subtle expressions and acts that are rarely organised or direct. (...) it involves little or no organisation, is usually low profile and private behaviour, and is done by people who probably do not regard their actions as political. » (Kerkvliet, 2009, p. 232).

J'explique davantage les formes de cette politique dans les sections suivantes.

#### 2.4.2 Formes de la politique au quotidien

Kerkvliet précise quatre formes de la politique au quotidien : la résistance, l'appui, la conformité, la modification et l'évasion. Selon lui la résistance:

[...] refers to what people do that shows disgust, anger, indignation or opposition to what they regard as unjust, unfair, illegal claims on them by people in higher, more powerful class and status positions or institutions. Stated positively, through their resistance, subordinate people struggle to affirm their claims to what they believe they are entitled to based on values and rights recognised by a significant proportion of other people similar to them. (Kerkvliet, 2009, p. 233)

La résistance n'est pas associée avec un acte hostile ou agressif. Contrairement à la politique d'activisme, la résistance n'est qu'une forme de désaccord et de mécontentement, soit une pensée et non pas une action. D'ailleurs, selon Bernstein et Byres (2001), les paysans subordonnés résistent continuellement, d'une façon banale et cachée, en évitant toutes confrontations. Cet acte de résistance que James Scott appelle « *Weapons of the weak* » (Scott, 1985) entraîne de meilleurs effets pour l'amélioration de la condition de vie de ces paysans que les mouvements sociaux collectifs (Bernstein et Byres, 2001). Toutefois, tel que l'explique Kerkvliet, la résistance et les sentiments cachés derrière certaines conditions politiques peuvent mener à des confrontations comme celles de la politique d'activisme (Kerkvliet, 2009)

Quant à l'appui et la conformité aux conditions politiques, Kerkvliet les explique comme « Support involves deliberate perhaps even enthusiastic endorsement of the system. Compliance is more a matter of going through the motions of support without much thought about it » (Kerkvliet, 2009, p. 235). On peut voir que contrairement à l'appui délibéré, la conformité n'est pas le fruit d'un accord avec l'autorité; elle représente plutôt une forme de conformité visant l'accès aux ressources. Les intérêts personnels des paysans dominant dans cette forme de résistance. Par exemple, les familles en milieu rural qui n'ont pas des moyens de subsistance ni un terrain à cultiver cherchent à développer des relations avec les gens de la ville qui possèdent du terrain, des emplois ou des relations, afin d'avoir accès à ces ressources (Ibid). Ils ne suivent pas le chemin d'une résistance ni celui d'un accord, mais ils cherchent plutôt à survivre.

La dernière forme de la politique au quotidien est la modification et l'évasion. Elle est définie en tant qu'actes empreints d'indifférence envers les lois et les processus de la production, de la distribution et l'exploitation des ressources. Ces actes ne s'opposent pas intentionnellement à leurs supérieurs ni à leurs intérêts.

Besides lacking an intention to hurt or target authorities and other people in superordinate positions, these forms of everyday politics can include behaviour done at the expense of neighbours and other people in similar conditions as those acting or speaking" (Kerkvliet, 2009, p. 237).

Par exemple, les gens qui dénigrent leurs collègues parce qu'ils appartiennent à une autre ethnie ou qu'ils croient en une autre religion ou encore les personnes démunies qui volent des individus appauvris (Ibid).

Il existe une association entre les modifications, l'évasion et la résistance. Une telle association mène les autorités à réagir en modifiant certaines politiques pour le bien des opposants (Ibid). Pour expliquer cette association, Kerkvliet donne l'exemple de l'aménagement de l'espace dans lequel les décideurs créent des modifications qui ne conviennent pas à l'utilisation quotidienne de ses usagers. Cela mène les usagers de l'espace à riposter en créant eux même les modifications pour rendre l'utilisation de l'espace plus facile pour eux, ce qui à son tour mène les décideurs à se plier aux goûts des usagers. Cette forme de modification est très répandue à Lào Cai, où les usagers s'approprient l'espace en le modifiant (notamment les trottoirs devant les maisons). Cela constitue également une forme d'interaction entre l'espace vécu et perçu.

#### 2.4.3 Apport de la politique au quotidien à la ville de Lào Cai

Le concept de la politique au quotidien et ses différentes formes nous permettent de comprendre l'espace vécu, soit les expériences de la population. Plus précisément, il nous permet de comprendre les réactions de la population aux transformations urbaines majeures qui prennent lieu à Lào Cai. Comme ce milieu était autrefois agricole, il faut porter une attention particulière sur l'impact de l'urbanisation sur les moyens de subsistance des habitants (que ce soit agricole ou urbain); et ainsi étudier les réactions de la population sur ces transformations.

En somme, les concepts présentés sous le niveau micro de notre cadre conceptuel, soient la modernité, le nouvel urbanisme et le *Smart Growth* ; et la politique au quotidien, servent à préciser les types de données que j'en ai besoin pour comprendre l'espace relative, ainsi de choisir les outils de collecte de données relatifs à chaque espace. De plus, dans une phase plus avancée, je me suis servi de ces concepts pour analyser les données colligées sur le terrain. Le prochain chapitre met en évidence l'enchaînement du processus de recherche constituant notre méthodologie.

## CHAPITRE III

### MÉTHODOLOGIE

Après avoir présenté le contexte de notre terrain d'étude et le cadre conceptuel, je m'attarderai ici à présenter la méthodologie de recherche, notamment celle de la collecte et de l'analyse des données en respect avec le cadre conceptuel établi. Rappelons d'abord l'objectif de recherche qui guide nos choix de méthode et d'outils de données, qui est de comprendre les mécanismes politiques, physiques et socio-économiques qui sous-tendent l'urbanisation d'une petite ville au front-pionnier.

Le présent chapitre commence avec l'approche générale de la méthodologie qui encadre mon raisonnement depuis le début. Ensuite, j'aborderai le terrain de recherche et l'accessibilité au terrain en expliquant les rôles des personnes clés qui me facilitent l'accès au terrain. Après, je présenterai les outils de recherches déployés pour la collecte des données, tels que les entretiens semi-dirigés, les observations non participantes et les cartes narratives. La stratégie des entretiens et l'échantillonnage seront également présentés dans cette section. Puis, je passerai à l'analyse des différents types de données colligées sur le terrain. Enfin, je me concentrerai sur la position du chercheur (moi-même) face aux données que le travail de terrain dévoile ainsi qu'au contexte socioculturel du pays. Cela implique également une explication sur la façon dont le chercheur a été perçu par les répondants. Le travail avec l'interprète sera aussi présenté dans cette dernière section.

### 3.1 Approche méthodologique

Le projet de recherche s'inscrit dans un paradigme interprétatif qui tend à décortiquer l'espace en se basant sur la triade analytique d'Henri Lefebvre. Plus précisément, il cherche à interpréter les composantes politique, physique et socioéconomique de la ville de Lào Cai afin de comprendre l'espace résultant lors de leurs interactions. À cet égard, j'ai choisi l'approche phénoménologique à travers laquelle je porte des regards interprétatifs sur l'espace étudié. Selon Lamarre, le regard phénoménologique contribue à saisir le sens complexe des éléments constitutifs de notre sujet de recherche (Lamarre, 2008).

Cette approche a été choisie pour des raisons suivantes. Tout d'abord, dans son introduction sur les origines de l'approche phénoménologique, Anne Marie Lamarre explique que « le fait d'opter pour une approche phénoménologique suppose l'intention de rendre manifeste ce que la quotidienneté fait oublier » (Ibid, p. 1). Dans la présente étude, cette approche me permet de mettre en évidence l'apport de l'individu dans la production de l'espace, soit par les vécus de la population et leurs interactions avec le milieu ; ainsi que la part des concepteurs de la ville par leurs conceptions qui reflètent leurs idéals, intérêts et idéologies. De plus, selon Torres et Breux, « l'approche est préconisée en urbanisme depuis plus de quatre décennies, compte tenu de la relation qu'elle permet d'établir entre la théorie et la pratique » (Torres et Breux, 2010 p. 118). Dans ma recherche, l'approche phénoménologique sert à opérationnaliser l'espace théorique d'Henri Lefebvre à travers les pratiques de la population et des concepteurs de la ville.

La stratégie de la recherche inscrivant dans cette approche repose sur une démarche qualitative qui comprend plusieurs outils de recherche. Les méthodes qualitatives, par exemple les entretiens et les observations, offrent une certaine complexité et une richesse aux données collectées lors des entretiens et des observations. Plus

particulièrement ici, l'espace vécu ne peut pas être expliqué sans s'attarder sur les différentes expériences de la population avec l'urbanisation en vue de leurs moyens de subsistance, de leur logement et de leurs perceptions sur leur milieu de vie; ce que les méthodes qualitatives peuvent me permettre de colliger. De plus, les observations sont primordiales parce qu'elles s'attardent sur l'aménagement du cadre bâti et les pratiques spatiales qui y prennent lieu.

### 3.2 Terrain de recherche

Le terrain de recherche s'est essentiellement composé dans la ville de Lào Cai au nord du Vietnam, avec une partie des entretiens à Hanoi. Le choix du terrain est basé sur l'objectif principal de la recherche qui tend à étudier l'urbanisation dans les petites et moyennes villes en pays en développement, dont le Vietnam.

Pour la collecte de données, il était primordial de me pencher sur les communes qui reflètent les différents stades d'urbanisation de la ville. À cet effet, pour faire les entretiens et les observations, j'ai choisi la commune Pho Moi, située au nord-est de la ville (Carte 3.1), parce qu'il s'agit d'une commune déjà urbanisée subissant des rénovations dans sa forme actuelle. Selon les statistiques provinciales en 2010 Pho Moi compte 10 590 personnes et une superficie de 490 hectares. J'ai également travaillé sur la commune Nam Cuong, située au centre de la ville (Carte 3.1), celle-ci représente le milieu périurbain de la ville étant donné l'urbanisation rapide qui y prend lieu présentement. Elle occupe une superficie de 1 177 hectares ayant une population de 3 400 personnes. La commune Binh Minh, située au sud-est de la ville, occupe 1 066 hectares avec une population de 6 100 personnes. Elle constitue également le milieu périurbain de la ville toutefois, l'urbanisation est plus lente qu'à Nam Cuong (Carte 3.1); on y trouve toujours un milieu rural avec des terrains agricoles. Cela dit, pour des fins d'observations, j'ai également travaillé dans autres

communes urbaines comme Kim Tan, Duyên Hải, Coc Leu, Lào Cai et périurbaines comme Bac Cuong et Bac Lenh, pour avoir une image complète de la ville. J'étais sensé travailler dans une quatrième commune rurale, Dong Tuyen, située au nord-ouest de la ville, mais, due à la préparation pour le congrès national du parti communiste qui allait y avoir lieu au mois d'octobre, je n'ai pas eu l'autorisation nécessaire pour y travailler.

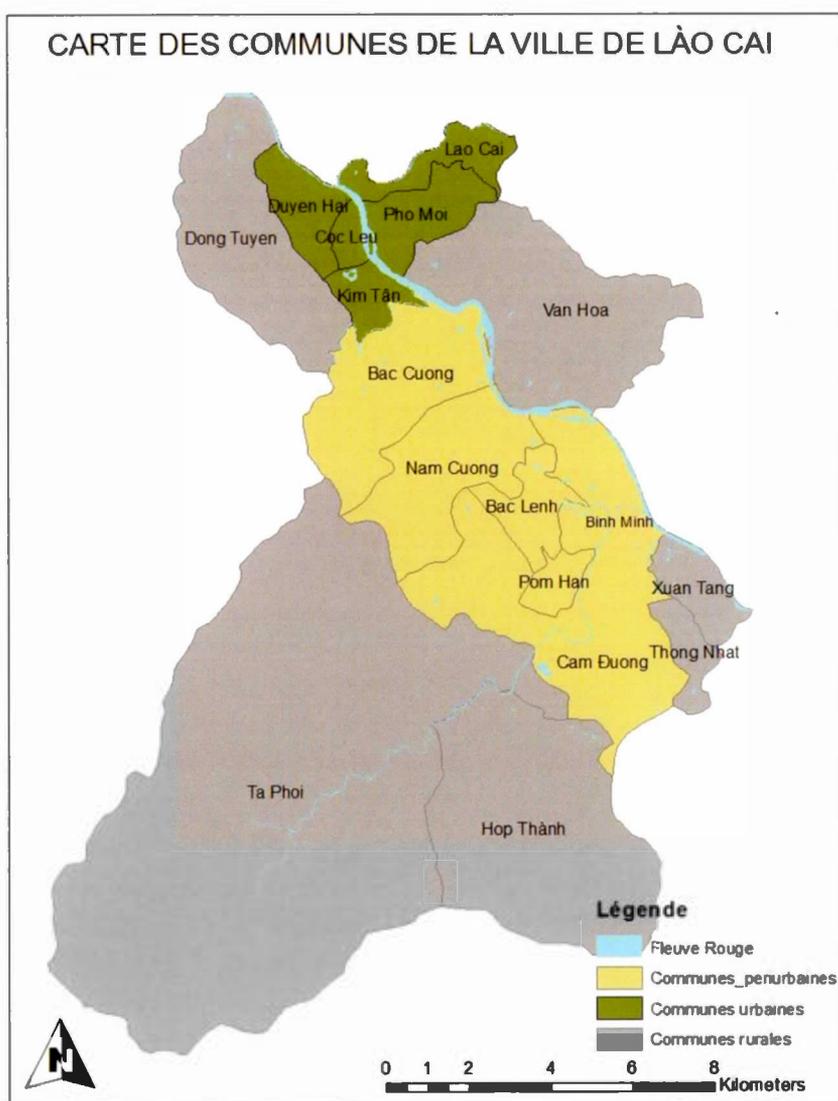


Figure 3.1: Carte des communes de la ville de Lào Cai

### 3.3 Accessibilité au terrain

Mon voyage au Vietnam a été arrangé par l'Université des sciences naturelles (appartenant à l'Université nationale du Vietnam à Hanoi) et par ma Directrice de recherche Thi Thanh Hien Pham. Suite à l'invitation envoyée de l'Université au Vietnam à l'ambassade vietnamienne à Ottawa, j'ai reçu un visa de recherche de trois mois.

Quelques jours après mon arrivé à Hanoi, j'ai obtenu l'autorisation du travail de terrain à la ville de Lào Cai avec l'aide de l'Université des sciences naturelles, un papier sans lequel un chercheur étranger n'aurait pas pu travailler dans la région montagneuse du nord du Vietnam, étant donné la sensibilité de la région due à la présence des minorités ethniques et l'importance nationale de la province, notamment à cause de sa proximité avec la Chine. Ceci étant dit, j'ai rarement eu à montrer cette autorisation au cours de mon travail sur le terrain.

Après avoir obtenu l'autorisation et avoir voyagé de Hanoi à Lào Cai, j'ai procédé aux visites des comités populaires de chacune des communes où je voulais travailler, plus précisément les communes Binh Minh, Nam Cuong et Pho Moi. Cette visite avait pour but de rencontrer le président du comité populaire, de lui expliquer la nature de mon travail et le sujet de recherche. Ces derniers furent des personnes ressources qui m'ont facilité l'accès au terrain. Les rencontres avec les présidents des comités populaires duraient environ une heure chacune, durant lesquelles chacun des présidents a expliqué les spécificités socioéconomiques et démographiques de la commune. Les cartes de la répartition ethnographique dans chaque commune fournies par l'Université des sciences naturelles étaient un outil indispensable durant ces rencontres. Elle m'a facilité le choix des quartiers dans la commune où j'allais travailler.

Chaque quartier dans la commune a un responsable qui le représente au comité populaire. Lors de ma visite avec le président du comité populaire, ils m'a présenté ces responsables afin qu'ils m'accompagnent sur le terrain, le premier jour seulement, pour me familiariser avec le milieu et rassurer les résidents sur mon identité et la nature de mon travail.

Chaque commune comprend des unités territoriales plus petites constituées en quartiers ou en villages. Il existe des cartes des villages et des quartiers, mais je n'y avais pas accès. Pour chacune de ces unités territoriales, il y a un chef qui est considéré officiellement comme étant le lien entre les résidents et le responsable au comité populaire relatif. Lors de la première journée de travail sur le terrain dans chacune des communes, les responsables du comité populaire me présentaient aux chefs des villages ou des quartiers. Ces rencontres avec les chefs des villages, bien qu'elles ne soient pas obligatoires, m'ont facilité le contact avec les résidents et le déplacement dans le quartier pour des fins d'observation. Il me semble que cette introduction officieuse a beaucoup aidé dans la perception des habitants envers moi.

S'ajoute aux personnes clés mentionnées ci-dessus un anthropologue chercheur, Monsieur Lê Thành Nam, qui travaille au ministère de tourisme de la province de Lào Cai et habite à Lào Cai depuis une dizaine d'années. Monsieur Nam m'a particulièrement aidé à obtenir l'autorisation de travail de la province et durant les rencontres avec les présidents des comités populaires. Il a également aidé mon assistant de recherche dans les premiers entretiens.

### 3.4 Données regroupées en thèmes

Avant de présenter les outils de recherche de mon étude, je présente d'abord les thèmes principaux à étudier, à travers lesquels je tente de comprendre les espaces

conçu, perçu et vécu. Ces thèmes étaient le fil conducteur sur lesquels j'ai conçu les outils de collecte de données (notamment pour élaborer le guide d'entretiens) et ensuite effectuer les analyses de données. Les thèmes listés ci-dessous reflètent l'aspect socioéconomique des habitants ainsi que l'aspect physique de la ville de Lào Cai.

### **Thèmes liés à l'espace conçu**

Comme l'espace conçu représente les intérêts, l'idéal et les idéologies de ses concepteurs, j'ai choisi des thèmes qui permettent de faire ressortir ces intérêts. J'ai étudié d'abord le processus de la modernisation pour comprendre les bases sur lesquelles la modernisation de la ville prend lieu (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012). Ensuite, je me suis attardé sur les grands projets de développement dans la ville, comme les complexes résidentiels qui reflètent la vision de l'État pour la ville. J'ai finalement saisi les perceptions des professionnels sur ces processus et la tendance de la modernisation de la ville. Les thèmes que j'ai précisés pour l'espace conçu sont les suivants :

- Processus de la modernisation
- Caractéristiques des grands projets de développement
- Perceptions des urbanistes sur le développement de la ville.

### **Thèmes liés à l'espace perçu**

Beaucoup d'éléments constituent l'espace perçu de la ville; leurs aménagements servent à permettre ou à entraver les activités quotidiennes de la population. En ce sens, il était primordial que j'étudie ces composants allant de l'aménagement global de la ville aux espaces spécifiques. Ainsi, j'ai étudié d'abord la forme urbaine de la ville et ce qu'elle implique de rupture et de contiguïté, pour ensuite m'attarder sur le

réseau viaire comprenant les rues, routes, ponts et trottoirs. J'ai choisi des espaces spécifiques comme les marchés publics, les hôpitaux, la gare de Lào Cai et les espaces publics étant donné le rôle important de ces espaces dans la vie des résidents de la ville, mais plus aussi, pour comprendre les impacts spatiaux de ces espaces sur les activités quotidiennes. Plus précisément pour comprendre si, par leurs aménagements, ils permettent ou entravent les activités quotidiennes de ses utilisateurs. Les thèmes que j'ai précisés pour l'espace perçu sont les suivants :

- Forme urbaine, rupture et contiguïté
- Infrastructure routière: réseau routier, ponts et trottoirs
- Services : marchés publics, hôpitaux et la gare de Lào Cai
- Espaces publics

#### **Thèmes liés à l'espace vécu**

Comme l'espace vécu englobe des activités les plus importantes dans la vie des résidents, j'ai décidé de regarder d'abord leurs modes de subsistances, ensuite leurs perceptions sur leur habitat et leur milieu environnant ainsi que leurs expériences avec la rénovation ou la construction de leurs demeures. Je me suis aussi penché sur leurs perceptions au niveau de services et les lieux de loisirs offerts par la ville et leurs modes de déplacement dans la ville. Finalement, la question de la migration, qui est étroitement liée à l'urbanisation, était aussi primordiale à être analysée. En somme, les thèmes que j'ai précisés pour l'espace vécu sont les suivants :

- Moyens de subsistances
- Logement et milieu environnant
- Services, loisirs et déplacements quotidiens.
- Migration

À partir de ces thèmes, j'ai précisé les outils les plus convenables à employer pour la collecte des données relatives à ces thèmes. Tel que la montre la figure 3-2, j'ai utilisé les entretiens semi-dirigés et l'observation participante pour saisir les thèmes de l'espace vécu. Quant aux espaces perçu et conçu, j'ai utilisé l'observation non participante et les entretiens semi-dirigés

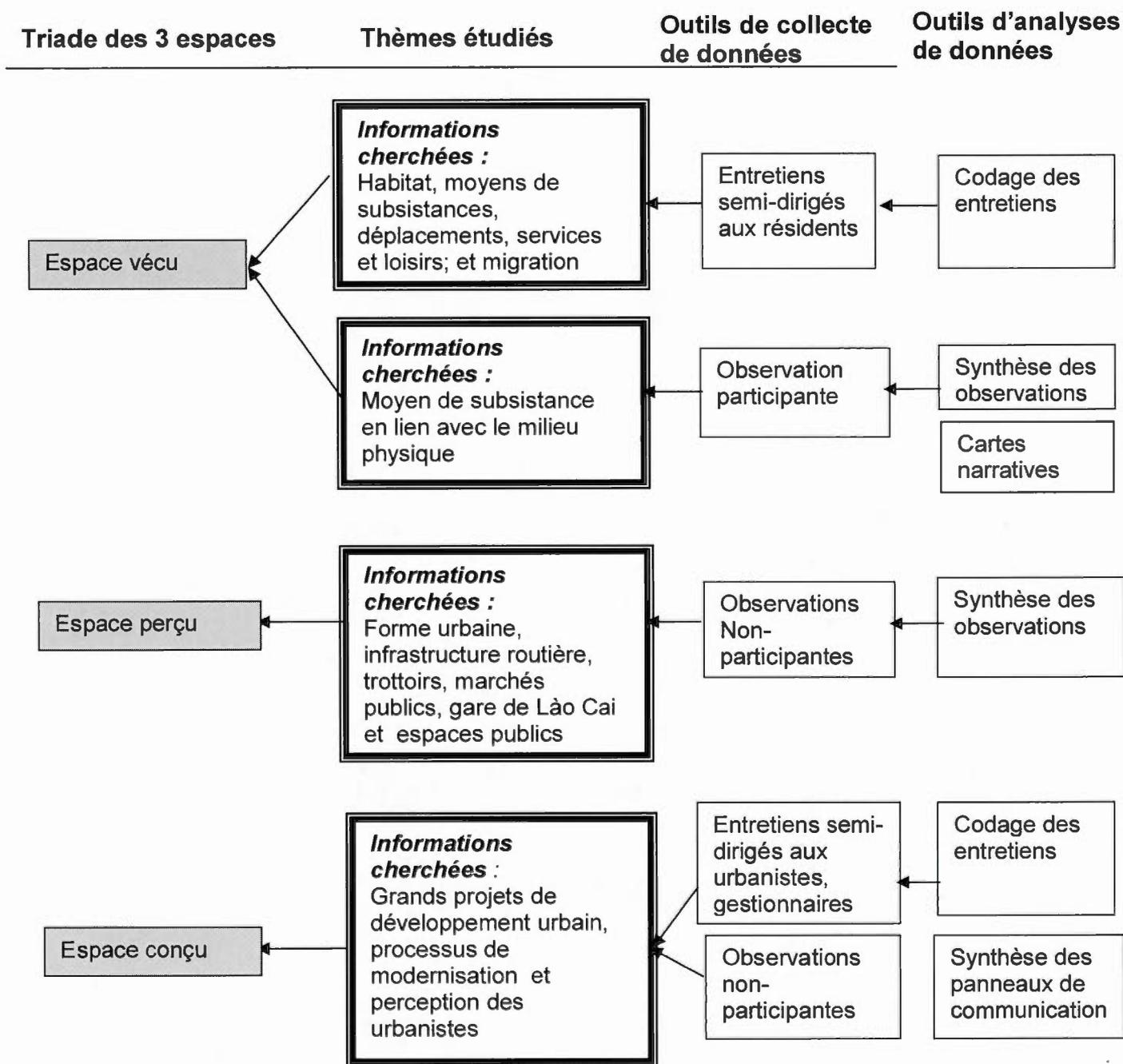


Figure 3.2: outils de collecte et d'analyse de données en fonction des thèmes étudiés et de l'espace étudié.

### 3.5 Outils de collecte de données

#### 3.5.1 Entretiens semi-dirigés

Étant donné la nature exploratoire de la recherche, j'ai utilisé les entretiens semi-dirigés qui contiennent des questions ouvertes sur les thèmes de l'espace vécu et conçu afin de laisser la parole aux répondants pour qu'ils développent leurs idées et leurs vécu sur les thèmes proposés. Ce type d'entretien me permet d'obtenir beaucoup d'informations et ainsi d'avoir une meilleure compréhension au sujet me permettant de clarifier les réponses. Les entretiens se sont déroulés à l'aide d'un guide d'entretien qui reflète les thèmes généraux abordés ci-dessus (voir le guide dans l'annexe A). Le guide d'entretien avait comme but de faciliter la communication grâce à l'enchaînement logique des questions (Fortin et Gagnon, 2010)

Comme déroulement, d'abord il a été question d'obtenir un consentement verbal des répondants étant donné la difficulté d'obtenir des consentements écrits. Au Vietnam, la signature d'un document pourrait inquiéter les participants du fait d'être impliqués ou engagés officiellement dans un travail de recherche qui risquerait de leur imposer des conséquences. À cet effet, le consentement verbal a servi d'apport pour mettre les participants à l'aise avant l'entretien et d'éviter tout soupçon. Le consentement implique une brève présentation de moi-même et sur le projet de recherche et ses objectifs, la durée de l'entretien et les thèmes principaux qui seront abordés (une copie du consentement verbale se trouve dans l'annexe B). J'ai également expliqué que la participation était volontaire et que les répondants avaient la possibilité de s'arrêter au moment désiré. Presque tous les répondants ont accepté de participer à l'entretien. Les refus que j'ai essayés étaient liés au fait que les répondants étaient occupés.

J'ai constaté que la forme verbale du consentement a été avantageuse puisqu' il était souvent perçu par les répondants comme étant une conversation informelle qui précédait l'entretien. La plupart du temps, les répondants interrompaient le consentement pour demander des informations sur le chercheur, par exemple si j'aimais le Vietnam ou si j'ai visité une telle ou telle place. Cela a aidé à réduire le risque de tension avant l'entretien et donc aidé à permettre aux répondants à parler intuitivement et aisément.

Après avoir fini le consentement, je demandais l'autorisation pour enregistrer l'entretien. On a expliqué que l'enregistrement faciliterait la prise de notes après l'entretien et donc me permettrait de me concentrer davantage pendant l'entretien. La demande a été toujours acceptée volontairement.

Comme stratégie d'entretien, j'ai commencé par des questions générales non reliées au sujet de la recherche, ou par des commentaires sur la décoration de la maison ou sur les boissons que les répondants m'ont servies. Cela avait comme but d'inciter les répondants à commencer la discussion et de créer une ambiance sociable. De plus, cette approche m'a permis de savoir si les répondants avaient l'intention de se lancer dans la discussion ou bien s'ils seraient renfermés et discrets. Une fois que les répondants commençaient à parler, j'introduisais une première question sur l'échelle de leur logement puis des questions sur l'échelle du quartier, de la commune et parfois la ville. Ensuite les questions se suivaient en respectant le guide de l'entretien.

Les entretiens se sont tous déroulés en vietnamien avec l'aide d'un interprète vietnamien qui traduisait les réponses en l'anglais. La traduction instantanée faite par l'interprète était primordiale afin de poser plus de questions et de demander des clarifications relatives aux réponses reçues. Cela dit, le fait d'interrompre les répondants pour l'interprétation risquait d'alourdir l'enchaînement des idées des répondants et la fluidité de la discussion. À cet effet, nous avons décidé que

l'interprète prend des notes durant l'entretien et laisser les répondants finir leurs paroles puis l'interprète leur informait qu'il allait interpréter brièvement ce qui a été dit au chercheur. Cette stratégie a été bien accueillie par les répondants.

La durée moyenne des entretiens était de 45 minutes. Quelques entretiens duraient une heure ou plus. La durée des entretiens dépendait de la période de la journée où je faisais l'entretien. Souvent, le soir (à partir de 18h) les entretiens duraient plus longtemps que le matin et l'après-midi. J'ai réussi à effectuer 41 entretiens à Lào Cai et 2 entretiens à Hanoi. Les entretiens à Hanoi avaient comme objectif de comprendre les idéologies et les connaissances des urbanistes qui sous-tendent la conception de la ville. Cela était primordial étant donné le fait que la plupart des urbanistes qui planifient la ville de Lào Cai travaillent à Hanoi. La plupart des entretiens ont eu lieu au domicile des répondants, quelques d'autres qui se sont déroulés aux lieux de travail (avec les urbanistes et les commerçants).

### 3.5.2 Échantillonnage des entretiens

Tel que le montre le tableau 3.1, j'ai créé un échantillon de répondant principalement en fonction de leur statut de résidence dans la ville, leur groupe ethnique (à cause d'une grande présence des minorités ethniques dans la ville) et leur métier. Comme statut de résidence, j'y cite les immigrants qui sont venus travailler notamment dans la construction à Lào Cai, les résidents depuis plus de 5 ans et plus et les ménages relocalisés dus à des expropriations de leurs terrains pour des fins d'urbanisation. Parmi ces groupes, on a choisi 21 Kinh (vietnamien) et 8 personnes appartenant à une minorité ethnique. L'échantillon comprend aussi des répondants ayant certaines professions que je juge importantes pour comprendre l'impact de l'urbanisation sur leur vécu et leur façon d'influencer la ville, comme les commerçants / vendeurs (avec différents types de commerces), les entrepreneurs et les urbanistes.

D'autres facteurs pris en compte dans l'échantillonnage sont la géographie et les sexes. J'ai essayé d'avoir le même nombre d'entretiens dans chacune des communes choisies (voir l'annexe C), afin d'assurer une participation égale entre les hommes et les femmes. Ceci étant dit, quelques situations m'ont obligés à dévier de ma trajectoire. Par exemple, il m'est arrivé de commencer l'entretien avec une femme résidente de la ville, puis, après quelques minutes, elle se retire de l'entretien et laisse la parole à son mari pour continuer celui-ci. Cela pouvait être dû à un manque d'intérêt porté par les unes au sujet de recherche ou au fait qu'elle n'était pas habituée de faire ce genre de conversation, ou au besoin de s'occuper des enfants ou de cuisiner.

Tableau 3.1: Nombre d'entretiens selon le statut de résidence des participants et leur ethnie et selon des métiers particuliers

<b>Catégorie</b>	<b>Description</b>	<b>Nombres</b>
<b>STATUT DE RÉSIDENCE</b>	<b>Résident plus de 5 ans</b>	<b>13</b>
	Kinh	9
	Minorité ethnique	4
	<b>Immigrant</b>	<b>7</b>
	Kinh	7
	Minorité ethnique	-
	<b>Relocalisé dans la ville</b>	<b>9</b>
	Kinh	7
	Minorité ethnique	2
<b>MÉTIER</b>	<b>Chef d'aménagement</b>	<b>1</b>
	<b>Entrepreneur en construction</b>	<b>2</b>
	<b>Vendeur</b>	<b>7</b>
	Kinh	5
	Minorité ethnique	2
	<b>Urbaniste</b>	<b>2</b>
	<b>Pêcheur</b>	<b>1</b>
	<b>Responsable de chantier</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL</b>		<b>43</b>

En somme, l'échantillonnage a été fait par choix raisonné où la population a été choisie sur la base de critères précis afin que l'échantillonnage soit représentatif de la population de la ville de Lào Cai en termes d'origine ethnique, statut migratoire,

professions et sexe. Quant aux critères d'exclusion, elles comprenaient uniquement quiconque qui visitait ou qui était seulement de passage à la ville de Lào Cai.

Les chefs du village et du quartier dans chaque commune ont joué un rôle très important dans le recrutement des répondants, du fait qu'ils m'ont présentés aux quelques résidents du quartier dans le premier jour du travail; ils leurs ont expliqué le travail que j'allais effectuer pendant les prochaines semaines. Ils m'ont laissés ensuite choisir moi-même les répondants selon les critères mentionnés ci-dessus. À plusieurs occasions je me suis basé sur la méthode d'échantillonnage "boule de neige" pour recruter des répondants dans le même quartier. Plus particulièrement, je demandais à la fin de l'entretien au répondant si parmi ses voisins ou amis, quelques-uns seraient intéressés à participer aux entretiens. J'ai remarqué que cette méthode était efficace, surtout dans les communes périurbaines de Nam Cuong et Binh Minh où la proximité des maisons permettait aux résidents de se connaître entre eux et de se visiter plusieurs fois durant la journée. J'ai noté que les voisins, tellement curieux de notre présence dans l'une des maisons, ils venaient pour participer aux entrevues. Il est aussi important à noter que les cartes de répartition ethniques des communes fournies par l'Université des sciences naturelles m'ont beaucoup facilité le repérage des ménages selon leur ethnie.

### 3.5.3 Observations participante et non-participante

Les observations avaient comme but de décortiquer l'espace perçu. J'ai déployé la méthode d'observation non participante où le chercheur n'est qu'un observateur complètement détaché des interactions sociales. Mais j'ai eu recours à deux observations participantes où j'ai participé aux activités quotidiennes des répondants pour comprendre davantage le déroulement de leur vie quotidienne. Ce recul face aux interactions entre les peuples ou face aux activités observées, dans le cas des

observations non-participantes, permet un déroulement normal des activités sans que l'observateur soit sollicité (Fortin et Gagnon, 2010). L'objectif de cette méthode est de comprendre comment les gens réagissent avec le lieu, l'achalandage sur différentes plages horaires, l'organisation des lieux et son état physique.

Comme la figure 3.2 le montre, j'ai fait des observations non-participantes des infrastructures routières (autoroute, rues, ronds-points, ponts et trottoirs), des services (hôpitaux, gare de Lào Cai et marchés publics) et des espaces publics. La plupart des observations suivaient la même stratégie, soit d'observer le lieu selon une grille d'observation. Pour certains lieux comme la gare de Lào Cai, j'ai observé à différentes plages horaires afin de capter les changements selon le temps de la journée. Ensuite, je prenais des notes dans un carnet de notes de terrain où j'indique le lieu et l'heure de l'observation et les participants. À la fin de chaque observation, je formulais des questions sur ce que je tentais de mieux comprendre pour les poser aux répondants durant les entretiens. Durant quelques observations (l'hôpital à Binh Minh, les trottoirs et le bord du fleuve à Pho Moi) l'interprète a parlé avec les gens qui y étaient pour avoir plus d'informations sur le lieu.

Quant aux observations participantes, le but était de comprendre davantage les parcours quotidiens d'une vendeuse de légumes qui a été relocalisée, et d'une autre vendeuse de raisins qui venait de Hà Đông à Hanoi pour travailler à Lào Cai. Dans ces observations, j'ai fait le parcours avec elles. Dans l'une de ces observations, l'assistant de recherche et moi, avons aidé dans le chargement et le déchargement d'une quantité de 170 kg de légumes et nous avons assisté aux différentes étapes de son travail, à partir de l'achat de ses légumes des vendeurs grossistes, jusqu'à la vente dans le marché. L'avantage de ces observations est d'avoir des informations détaillées concernant l'impact de la relocalisation sur les moyens de subsistance des ménages, et

le quotidien des immigrants, notamment les vendeurs itinérants. D'ailleurs, les détails de cette observation m'ont permis de créer deux cartes narratives illustrant et analysant les parcours quotidiens de vendeurs du marché et itinérants.

### 3.6 Outils d'analyses

Afin de ressortir des réponses à mes questions de recherche, j'ai effectué les 4 étapes d'analyse suivantes en conformité avec notre cadre conceptuel:

- Traitement de données des entretiens selon un système de codage de thèmes et de sous thèmes afin de les regrouper ensemble formant une théorie sur les vécu de la population.
- Synthèse des observations non participantes de l'espace perçu sous forme des constats principaux et développement des arguments pour expliquer ces constats.
- Synthèse des observations non participantes et l'étude des panneaux de communication du parti communiste selon leurs contextes et contenus, à travers lesquels je développe une compréhension de l'espace conçu sur l'État et sa politique.
- Synthèse des interactions entre les 3 espaces (vécu, perçu et conçu).

#### 3.6.1 Codage des entretiens et synthèse des observations non-participantes

Après avoir fait la transcription des entretiens avec les résidents, j'ai ressortis d'abord (4) thèmes principaux, ceux que j'ai choisis pour le guide d'entretien, et que j'ai présentés dans la section 3.4. Ensuite, pour chacun des thèmes, j'ai développé un sous-thème plus analytique. Selon Cope (2010), il existe deux types de codes. Le premier type, l'*initial code* correspond aux thèmes superficiels et clairs à ressortir (Cope, 2010). Cela correspond aux quatre thèmes ressortis dans l'espace vécu, soit :

1) moyens de subsistances, 2) logement et milieu environnant, 3) services, loisirs et déplacements quotidiens; et 4) migration. Le deuxième type, l'*interpretive code* est plus analytique (Ibid). Il correspond aux sous-thèmes que j'ai développés pour chaque thème principal (*initial code*). Le tableau 3.2 ci-dessous résume les 15 sous-thèmes que j'ai élaborés pour l'espace vécu.

Tableau 3.2: Thèmes et sous thèmes élaborés pour l'étude de l'espace vécu

<b>1. Moyens de subsistance</b>
Impacts de l'urbanisation sur les moyens de subsistance agraires
Émergence des modes de subsistances liés aux services urbains
Rôle des relations interpersonnelles pour les modes de subsistances
<b>2. Logement et milieu environnant</b>
Manque d'informations sur la relocalisation
Compensations inadéquates lors de la relocalisation
Divergence d'opinions envers les conditions de vie dans les nouveaux logements
Tentatives de modernisation des logements dans les communes urbaines
<b>3. Services, loisirs et déplacements quotidiens</b>
Les perceptions de la population envers la modernisation de la ville
Dichotomie d'opinion sur le niveau de service
Service de transport : l'omniprésence de la moto parmi les choix modaux
Loisirs qui n'ont pas lieu dans les places publics de la ville et autres qui ont lieu dans les places publics
<b>4. Migration</b>
Le capital social sur lequel les immigrants comptent pour accéder aux emplois
Modes de subsistances des immigrants à Lào Cai
Inadéquation et pénurie de logements pour les immigrants
Efficacité du transport interprovincial

Ensuite, pour chacun des sous-thèmes, j'ai regroupé les idées qui se répètent dans les entretiens (Auerbach et Silverstein, 2003). Finalement, j'ai reproduit les expériences

des participants, qui correspondent au sous-thème et thème étudié, selon le concept de la politique au quotidien que j'ai présenté dans le cadre conceptuel. Selon Auerbach et Silverstein, cette étape finale exerce la fonction de structure narrative qu'ils nomment *Theoretical Narrative* reliant les questions de recherches, le cadre conceptuel et le vécu des participants (Ibid).

Le traitement des données des entretiens avec les urbanistes reposait sur deux thèmes principaux seulement, soit leurs perceptions sur le développement de la ville et le processus de la modernisation. J'ai directement ressorti les propos des urbanistes qui correspondent à ces thèmes.

Quant aux observations non-participantes, les constats relevés durant les observations ont été calés et synthétisés selon les critères du développement urbain durable (tableau 2.1 dans le chapitre 2), relevés des concepts du nouvel urbanisme et du *Smart Growth* pour l'étude de l'espace perçu et l'évaluation de la durabilité de la ville. De plus, les observations non-participantes près des espaces précis, comme les édifices publics et les grands projets de développement, ont servi d'apport pour comprendre l'espace conçu. Elles m'ont aidés à comprendre les traits principaux déterminant la conception de la ville. Afin de pousser mon analyse, j'ai comparé les grands projets de développement avec ceux de Hanoi pour cerner la tendance et l'orientation du développement de la ville. Mes constats ont relevé des observations perçues selon le concept de la modernité présenté dans le cadre conceptuel afin de comprendre l'espace conçu de la ville.

### 3.6.2 Panneaux de communication du parti communiste

En ce qui concerne les panneaux de communication du parti communiste, mon étude reposait sur l'interprétation du contenu des panneaux, et ce, dans le contexte politique

de la ville. J'ai ressorti d'abord le contexte au temps du travail du terrain (été et automne 2015, soit après le congrès du parti communiste de Lào Cai et avant le congrès national du parti), ensuite j'ai présenté quelques contenus. En regard de ces derniers, j'ai présenté les messages, les annonceurs *Sponsors* et les symboles qu'on trouve dans la plupart des panneaux à Lào Cai. De plus, des indicateurs comme le nombre des panneaux et leur localisation dans la ville ont servi pour mesurer l'importance d'un tel moyen de communication désuet pour le gouvernement. Cette analyse des panneaux de communication est effectuée à travers le concept de la modernité qu'on a déployé pour la compréhension de l'espace conçu. Il est important à signaler que l'apport de l'étude des panneaux de communication à ma recherche sert d'un indicateur de l'influence soviétique sur la conception de la ville. Il ne s'agit donc pas d'une étude approfondie et distincte des supports de communication dans la ville, mais plutôt ce qu'ils représentent en tant qu'un moyen de communication de tradition soviétique.

### 3.6.3 Cartes narratives

Les cartes sont de plus en plus utilisées comme un outil d'analyse pour explorer les dimensions spatiales des narrations (Caquard, 2011). Dans ce projet, j'ai développé des cartes narratives pour mettre en évidence – spatialement - les narrations des parcours quotidiens des deux vendeuses lors de mes observations participantes. Je me suis inspiré du travail d'Annette Kim sur la cartographie critique (2015), qui fait le lien entre les pratiques géographiques et le pouvoir (Crampton et Krygier, 2006). Soja et Hooper (1993) la décrivent en tant qu'une reconceptualisation postmoderne et provocatrice de la spatialité qui relie la production de l'espace social et la politique par de nouveaux moyens d'analyse innovateurs (Casebeer, 2016 ; Soja et Hooper, 1993)

Dans son travail sur les trottoirs et les parcours des vendeurs itinérants à Ho Chi Minh Ville, Vietnam, Kim (2015) se base sur des visualisations critiques de l'espace telles que les données cartographiques, les bâtiments illustrés en trois dimensions et le collage des photos de l'environnement immédiat pour visualiser les narratives d'une vendeuse itinérante dans la ville (Kim, 2015). Son travail sur la visualisation des parcours des vendeurs itinérants est un travail critique, car il montre un côté inaperçu de la ville, celui des vendeurs qui s'approprient de l'espace pour gagner leur vie. Son travail tend à équilibrer la visualisation de la ville faite dans les milieux professionnels pour montrer l'image de la ville comme étant une place pour les commerces internationaux (Kim, 2015, p. 224).

Quant à la notion du parcours (qu'il s'agit d'un chemin, trajet, itinéraire ou autre), Mariani-Rousset (1992) dans ses travaux sur la muséologie explique que celui-ci implique d'être à la croisée entre l'utilisateur et le concepteur; d'après elle : « c'est l'utilisation par l'un organisée par l'autre » (Mariani-Rousset, 1992 ; Watremez, 2008, p. 21).

Pour la création de la carte narrative n°1, à partir de mes observations et entretiens avec une vendeuse de légumes relocalisée dans un nouveau quartier urbain à Nam Cuong, j'ai ressorti les arrêts principaux dans son parcours quotidien, organisés par les concepteurs – en l'occurrence le gouvernement – et utilisés par la vendeuse. Ensuite, à l'aide du concept de la politique au quotidien, j'ai ressorti et cartographié, dans chaque arrêt, les interactions entre la vendeuse, l'espace physique (notamment les arrêts) et la conception et l'aménagement de ces arrêts. Ainsi, je me suis intéressé à visualiser le conçu et le vécu dans le parcours quotidien de la vendeuse de légumes. À travers le collage des photos - prises lors des observations - sur le fond de plan, j'ai tenté d'illustrer le milieu physique de la ville et les arrêts principaux tels que perçus et vécus par la vendeuse. Quant à l'espace conçu, j'ai utilisé des photos illustrant le contrepoint des endroits fréquentés tel qu'imaginé par la ville et ses concepteurs. La

ligne rouge pointillée indique le parcours quotidien qui sillonne la ville et indique la distance parcourue chaque jour. L'échelle de la carte donne une idée approximative sur la longueur du parcours quotidien de la vendeuse.

Quant à la carte n°2, celle d'une vendeuse immigrante de Hà Đông à Hanoi, j'ai suivi la même stratégie de visualisation critique de l'espace en mettant le point sur le parcours migratoire et quotidien d'une vendeuse de fruits qui sillonnait le nord de la ville avec son vélo. La carte illustre deux différentes échelles, celle du pays pour montrer le parcours migratoire depuis sa province natale, et celle de la commune urbaine de la ville de Lào Cai illustrant le parcours quotidien. Pareil à la carte narrative n°1, le collage des photos réelles tend à donner une précision sur les endroits fréquentés par la vendeuse tout le long de son parcours de subsistance. En gros, les cartes narratives utilisées dans ce travail tendent à analyser l'espace à travers une stratégie de visualisation afin de comprendre davantage l'espace conçu, perçu et vécu de la ville.

### 3.7 Limites de la méthodologie

Les limites techniques des entretiens semi-dirigés pour ma recherche découlaient de la barrière linguistique du contexte interculturel dans lequel j'ai travaillé. Étant donné que les entretiens se sont déroulés tous en vietnamien; le rôle de l'assistant de recherche / interprète dans les entretiens était crucial. Cela met en évidence l'importance de l'impartialité et l'intégrité de l'assistant de recherche / interprète face aux réponses des participants et la traduction. Faisant référence à Temple et Young, l'interprétation représente effectivement un potentiel d'impartialité à la recherche (Temple et Young, 2004) étant donné la capacité linguistique, culture, et l'ethnicité de l'interprète, il était possible d'infliger sa vision et son point de vue sur les propos des participants, ce qui met en péril l'intégrité des données. De plus, comme

l'expliquent Temple et Young : « l'interprète laisse souvent sa marque dans les recherches, que cela soit admis ou non; parfois il suppose des équivalents au sens des propos ce qui met en péril une interprétation intègre » (Temple et Young, 2004 ; Turner, 2010, p. 207). Une telle limite était difficile à contrôler ou à détecter, cela dit, la diversité des réponses que eues dans les entretiens et la concordance entre leurs propos et mes observations, démontrent l'intégrité de l'interprétation à propos des participants.

Le rythme de l'entretien, assez lent, constitue également une limite associée à la barrière linguistique. Comme expliqué dans la section 3.5.1, nous avons dû nous arrêter après chaque réponse pour la traduction et pour poser d'autres questions plus précises s'il le fallait. Toutefois, les notes prises par l'interprète durant les entretiens ont servi à réduire ce rythme alourdi d'entretien, puisqu'il regroupait les réponses de deux ou trois questions à la fois au lieu de s'arrêter après chaque question. Étant donné l'importance de l'interprétation, je vais aborder dans la prochaine section le rôle des assistants de recherches / interprètes que j'ai travaillé avec en plus de détails.

### 3.7.1 Le travail avec les interprètes

La plupart des entretiens ont été effectués avec un assistant de recherche / interprète, Ngo Duc Anh, un homme vietnamien de 30 ans, appartenant à la majorité ethnique du pays, soit un Kinh. La plus grande partie du travail de terrain a été faite avec Ngo Duc Anh. Avant d'arriver à Hanoi, j'étais en contact avec lui. Il m'a été présenté par une collègue de ma directrice de recherche. Il était intéressé par le sujet de recherche et voulait assister dans le travail de terrain à Lào Cai. À mon arrivée à Hanoi, nous avons arrangé des sessions de travail pour bien comprendre le sujet de recherche, le guide d'entretien et le terrain de travail.

Ngo Duc Anh est diplômé en géographie et a beaucoup d'expériences dans le travail de terrain au Vietnam sur les plans technique et logistique. Il savait très bien comment approcher les gens et leur présenter le projet de recherche pour obtenir leur consentement verbal sur la participation à l'entretien. De plus, Ngo Duc Anh était très actif et performant dans les travaux d'observations. Il parlait beaucoup aux gens pour avoir plus d'informations potentiellement utiles pour le projet, au point où les gens croyaient qu'il était mon guide touristique.

Suite aux obligations professionnelles que Ngo Duc Anh avait à Hanoi, j'ai travaillé avec un autre interprète qui s'appelle Thuy. Il travaillait comme un guide touristique à Lào Cai. Ses compétences linguistiques lui ont permis de mener les entretiens de façon efficace. Il est important d'ailleurs à noter que Ngo Duc Anh m'a aidé à trouver Thuy; il a même assisté dans une rencontre pour l'informer sur la nature du travail de terrain. Comme j'étais concerné par l'impartialité de l'interprète, j'ai vérifié son interprétation par Ngo Duc Anh et des chercheurs à l'Université des sciences naturelles à Hanoi qui m'a aidés avec la transcription des entretiens.

### 3.8 Position du chercheur

Je m'attarderai sur la position du chercheur qui influence sa perception sur le sujet étudié, ce qui constitue un défi dans ma recherche. Comme l'explique Overing (1987), la question d'une interprétation littérale des mots durant les entretiens ne doit pas être surévaluée d'autant qu'on doit être concerné par notre perception qui est étrange pour les gens qui utilisent ces mots (Overing, 1987). Les chercheurs ainsi que les assistants de recherches / interprètes arrivent sur le terrain en ayant chacun leurs propres préconceptions, valeurs et croyances; sa position envers le monde social influence sa façon dont il le perçoit (Turner, 2010). Il est donc important de présenter la position du chercheur et son cadre compréhensif envers le monde social étudié.

Être un égyptien qui a vécu 30 ans de sa vie dans des pays en développement (Égypte, pays natal et Algérie où j'ai vécu pendant 2 ans) m'a beaucoup aidé à comprendre le contexte socioéconomique et même politique d'un pays en développement comme le Vietnam. En Égypte, je fais partie d'une minorité religieuse qui subit, moralement, une variété des prises de position – parfois discriminatives – envers ses croyances, rituels et statut dans la communauté égyptienne. Une telle appartenance m'a permis de bien appréhender la situation des minorités ethniques à Lào Cai malgré sa complexité. Je possède également une expérience professionnelle en Égypte et en Algérie. Mes études en architecture pendant 5 ans et mon domaine d'expertise dans la gestion des projets de construction, m'ont permis à bien évaluer les projets de développement à Lào Cai en termes de fonction et esthétique. J'étais également impliqué dans un travail de terrain dans le cadre d'un diplôme en journalisme, ce qui m'a introduit parfaitement aux techniques d'entretiens et de la position envers les données colligées et les participants. En dépit de cela, J'ai eu recours à des éléments alternatifs à la communication verbale comme le langage corporel et le ton de la voix; à travers lesquels je tendais à comprendre les émotions des participants, leurs intérêts ou désintérêts au sujet.

### 3.8.1 Perception envers le chercheur et sa perception sur la ville

Mes traits, ceux du Moyen-Orient, étaient faciles à distinguer parmi les Vietnamiens, les Chinois et les Occidentaux au Vietnam et à Lào Cai en particulier. Toutefois, je me présentais aux gens au Vietnam par mon identité/nationalité canadienne. À cet effet je voyais à quel point les répondants étaient confus de mon origine et me questionnaient constamment sur ma nationalité. La perception des étrangers par la majorité des Vietnamiens ressemble beaucoup à la perception que les Égyptiens portent sur les étrangers, ce qui m'a rendu très à l'aise face à leur perception envers moi. À mon avis, cette perception devrait être lue dans le contexte postsocialiste du

Vietnam où l'ouverture économique sur le monde implique l'arrivée de beaucoup de touristes, des étudiants, des expatriés, des hommes d'affaires, etc.

Les idées qu'on associait avant sur les étrangers, surtout les Occidentaux, comme étant les "autres" qu'on avait créés dans nos imaginations et qu'on ignorait pratiquement, commencent à s'anéantir progressivement avec l'arrivée des étrangers. Cela s'applique parfaitement à la façon dont j'étais perçu en tant que Canadien à Hanoi.

Quant à Lào Cai, étant donné que c'est une petite ville moins exposée aux étrangers (à l'exception des chinois) par rapport à Hanoi, les gens montraient plus de curiosité et de volonté de savoir et de connaître les 'autres'. Pour illustrer ceci, lors d'un de mes entretiens avec un jeune homme qui travaillait dans un restaurant, celui-ci m'a expliqué qu'il aime son travail parce que ça lui permet de pratiquer l'anglais avec les touristes qui sont en passage à Lào Cai. Toutefois, il s'est plaint du fait que les uns ne veulent pas parler ou n'arrivent pas à comprendre son accent anglais. De façon plus globale sur mes entretiens à Lào Cai, j'estime que les chefs de villages et les responsables du comité populaire ont joué un rôle très important en me présentant à la population locale de la ville en atténuant tous les soupçons qu'ils auraient pu avoir envers moi.

Quant à ma perception sur la ville, l'état de ses bâtiments, l'ampleur de projets de développement et sur le niveau d'urbanisation, j'étais très conscient de ne pas pouvoir comparer ceux-ci avec le modèle canadien ou même égyptien, malgré la ressemblance de ce dernier avec le cas de Lào Cai. Je faisais toujours la comparaison entre les différents bâtiments à Lào Cai seulement pour savoir les nuances, ainsi, faire des constats impartiaux. À titre d'exemple, pour évaluer le côté esthétique des nouvelles maisons des ménages relocalisés, je me suis basé sur les perceptions de la population envers leurs nouvelles demeures par rapport à leurs anciennes maisons

traditionnelles en bois. Parfois, j'ai dû comparer entre le modèle du développement urbain à Hanoi avec celui de Lào Cai pour comprendre l'orientation du développement urbain adoptée par la ville de Lào Cai.

## CHAPITRE IV

### ESPACE CONÇU DE LA VILLE DE LÀO CAI

L'espace conçu dans la triade d'Henri Lefebvre s'agit de l'espace le plus dominant dans la production de l'espace, non pas en terme de hiérarchie comme je l'ai expliqué, mais plutôt en terme d'impacts sur les espaces perçu et vécu et d'interactions avec ces deux autres espaces. Rappelons de la définition de l'espace conçu (aussi appelé les représentations de l'espace) dans la triade d'Henri Lefebvre; il est conçu selon les codes et les idéologies derrière, les formes de connaissances et les théories (Elden, 2001 ; Shields, 1999). Il représente ainsi nos conceptions, nos réflexions et nos connaissances abstraites sur l'espace (Watkins, 2005). L'espace conçu prend forme dans les grands tours, les usines, les monuments et dans la bureaucratie et l'autoritarisme (Lefebvre, 1991), qui représentent les intérêts des professionnels, des technocrates et des fonctionnaires. Dans le cadre de cette recherche, l'étude de l'espace conçu de la ville de Lào Cai est une étape cruciale qui doit précéder l'étude de l'espace physique (perçu) afin de comprendre les idéologies et les connaissances qui sous-tendent la conception de la ville, ce qui rend la compréhension de l'espace perçu plus limpide.

La structure du présent chapitre s'articule ainsi: je présenterai dans la première partie une compréhension générale du processus de la modernisation de la ville de Lào Cai, calée sur le concept de la modernité linéaire 'acculturé' présentée dans le cadre conceptuel (chapitre 2). Les données utilisées dans cette partie sont essentiellement tirées des entretiens.

La deuxième partie, je présenterai la modernisation banalisée de l'espace conçu. J'appuierai mes constats sur des modèles de développement urbains locaux à Lào Cai tels que: i) monuments imposants à l'influence soviétique; ii) copiage des modèles de développement à Hanoi sans adaptation locale et iii) modèles d'aménagements axés sur l'esthétique.

#### 4.1 Moderniser la ville : enjeux politiques et intérêts des dirigeants

Les documents de planification urbaine de la ville de Lào Cai soulignent à plus d'une reprise la volonté de moderniser la ville. Parmi les objectifs de la première phase d'aménagement de la ville de Lào Cai, figure la volonté de rénover et moderniser la ville actuelle, y créer de nouveaux secteurs résidentiels, y construire de nouveaux bâtiments, des équipements publics, des centres commerciaux et culturels, des parcs d'attractions, des espaces verts et de nouveaux équipements urbains. De plus, le développement urbain à Lào Cai vise à faire changer le classement de la ville au rang II en 2015 et au rang I dans les prochaines années (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012). Lors de mon entretien avec le chef d'aménagement à l'institut d'urbanisme et de planification à la ville de Lào Cai, il a confirmé cette volonté de moderniser la ville : « La ville de Lào Cai se transforme rapidement depuis 1991, notamment, durant la période entre 2004 à 2010. Elle est rigoureusement planifiée pour qu'elle soit moderne » (E25-URB-LC).

Dans cette partie, je m'attarderai à la compréhension des idéologies et les connaissances des concepteurs, qui sous-tendent cette urbanisation et leurs intérêts. Cette compréhension, une fois calée sur le concept de la modernité acculturée, me permettra d'en faire émerger un constat global sur les traits qu'arbore l'espace conçu de Lào Cai. Comme sources d'information, je compte principalement sur mes entretiens avec les urbanistes à Hanoi et mes observations libres à Lào Cai.

En général, la genèse de l'urbanisation / modernisation des villes vietnamiennes repose sur les enjeux politiques des dirigeants du gouvernement central et provincial. Leur volonté de faire monter la catégorie de la ville (dans le classement national) qu'ils dirigent, dicte certains arrangements dans celle-ci, notamment, au niveau des infrastructures. De plus, les intérêts personnels des dirigeants politiques de la province sont pris en compte dans les décisions sous-tendant l'urbanisation de la ville. Lors de mon entretien avec une urbaniste à l'Université d'Architecture à Hanoi, elle m'explique « C'est le président de la ville qui souhaite montrer que là, pendant son mandat, il développe sa ville et change son échelle » (E42-URB-HN). Les intérêts personnels des dirigeants se reflètent également dans la rapidité dans l'achèvement des projets, notamment les édifices publics sur le long de l'autoroute Tran Hung Dao, afin de marquer le mandat de ces dirigeants et mettre en évidence leurs réalisations.

Plus on développe la ville, plus on reçoit des subventions du gouvernement central. Le service d'urbanisme provincial, responsable de la planification de la ville, suit le gouvernement central et il n'a pas l'autonomie nécessaire qui lui permettrait de s'orienter vers les besoins de la population. Ceci fait appel à un processus d'urbanisation provisionnel, ce qui implique de tracer des grandes routes au-delà du besoin de la ville; de terrasser des terrains prêts pour construire, mais sans y avoir encore construit. Ainsi se crée l'étalement urbain en quelque sorte. Ce modèle d'urbanisation s'explique par le concept des villes fantômes, qui selon Sorace et Hurst (2016) désigne le processus où la construction esthétique de la ville est plus importante pour ses acteurs publics que les répercussions économiques, démographiques et environnementales de l'urbanisation (Sorace et Hurst, 2016). L'un des moyens d'urbanisation est de monter le statut administratif d'une ville sans d'améliorer nécessairement ses conditions physiques (Ibid).

Ce phénomène s'explique d'une part par une planification inefficace qui s'appuie sur une méthode de calcul provisionnelle tenant compte de la croissance démographique

dans l'avenir, mais qui est trop décalée par rapport à la réalité. D'une autre, l'État préfère tracer les grandes routes parce qu'elles représentent des axes de communication tout le long desquels l'État crée l'image moderne de la ville et y réalise des grands bâtiments, des habitations en étages et des magasins tout le long de ces axes. De tels aménagements et infrastructures sont primordiaux afin de faire monter le rang de la ville, mais évidemment, elle ne se développe pas selon les intérêts de ses résidents. Ce paysage urbain se trouve à Lào Cai où le passage d'une grande autoroute du nord au sud de la ville donne lieu à des édifices gouvernementaux, entreprises, complexes résidentiels et des centres commerciaux sur ses bords.

Un autre élément qui caractérise l'urbanisation de certaines villes vietnamiennes, y compris la ville de Lào Cai, est celui du copiage des modèles de développement à Hanoi. Lors de mon entretien avec un architecte à Hanoi, celui-ci explique que beaucoup des architectes de Hanoi travaillent dans les villes provinciales. Il rajoute « On voit le style de Hanoi partout dans les provinces » (E43-URB-HN). Selon lui, cela est dû au manque d'expertise dans les petites et moyennes villes vietnamiennes et, notamment, à l'attribution directe des grands projets et des plans d'urbanisme aux entreprises à Hanoi. J'argumente qu'un tel copiage engendre beaucoup de problèmes, notamment parce qu'il n'y a pas d'adaptation aux besoins de la population locale. De plus, les bureaux d'urbanisme à Hanoi sont sélectionnés directement par le gouvernement central, ce qui dénote un intérêt mutuel entre le gouvernement et les bureaux d'urbanisme à mettre en place la vision de l'État dans les petites villes.

## 4.2 Modernisation banalisée

### 4.2.1 Monuments imposants à l'influence soviétique

La ville socialiste a été souvent théorisée de façon à révéler l'héritage totalitaire de l'époque socialiste. Les disciplines de la sociologie urbaine et de la géographie sociale ont traité la ville socialiste en tant que résultat de la conception du gouvernement central, et en tant que produit d'un seul acteur, soit l'État socialiste (Crowley et Reid, 2002). En effet, la ville socialiste comme le décrit Kaiser (2013) devrait servir de centre politique et culturel pour tout le pays. Elle constitue en larges rues, places et carrefours pour accueillir les démonstrations et les parades, combinées à des édifices publics qui représentent le nouveau régime et des symboles de la solidarité socialiste. À Hanoi, la place Ba Dinh devant le mausolée de Ho Chi Minh, la statue de Lénine dans un parc qui porte le même nom, le nouveau palais de l'Assemblée Nationale représentent bien cette image de la ville (figure 4.1) (Kaiser, 2013).

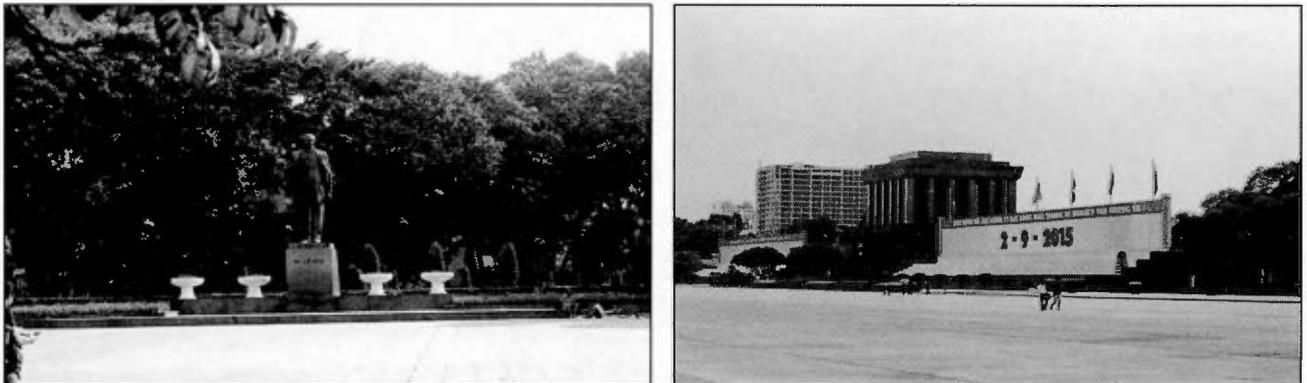


Figure 4.1: Statue Lénine à l'entrée du parc Lénine (gauche) et le Mausolée de Ho chi Minh à la place Ba Dinh (droit) à Hanoi

L'organisation physico-spatiale de la ville de Lào Cai s'inscrit bien dans ce modèle de ville socialiste. Mentionnons les grands rondpoints et les grandes dimensions des

rues, notamment, l'autoroute Tran Hung Dao, parée d'édifices monumentaux du gouvernement provincial représentant la grandeur du régime. L'emplacement des édifices publics sur les côtés de l'autoroute, occupant chacun un îlot et surélevé de quelques mètres au-dessus du niveau de l'autoroute, reflète l'importance et la monumentalité des édifices de l'État. Par ailleurs, un grand monument des vétérans de la guerre occupe un îlot, seul, sur la même autoroute, en face du comité du peuple de la province de Lào Cai. Le musée de Ho Chi Minh à Nam Cuong (figure 4.2) réplique les mêmes grandes dimensions et le concept de l'espace ouvert de la place Ba Dinh à Hanoi.



Figure 4.2: Monument des vétérans de la guerre (gauche) et le musée de Ho Chi Minh (droit) à Nam Cuong, Lào Cai

#### 4.2.2 Panneaux de communications du parti communiste : partenaire avec le milieu des affaires et le contrôle de l'espace public par les propagandes étatiques

La ville de Lào Cai présente toujours des traits communistes dans les panneaux de communication du parti communiste commandité par des entreprises privées et semi-privées. L'État, à travers ses panneaux, transmet différents types de messages à la population. Le contenu des panneaux diffère selon le contexte politique. Lors de mon travail de terrain en septembre 2015, la ville de Lào Cai allait accueillir le 15e

congrès provincial du parti communiste et les préparations pour le 12e congrès national du parti. À cet effet les messages sur la plupart des panneaux étaient concentrés sur le congrès provincial du parti communiste et ses résolutions.

À part le contenu des panneaux, dont je présume que la population ne tient pas compte, la présence des panneaux dans des lieux stratégiques dans la ville, comme les axes principaux fréquemment fréquentés, fait appel souvent à la dominance de l'État et de son règne sur les espaces publics. Cela devrait être perçu de pair avec la monopolisation d'autres supports médiatiques de la propagande comme les journaux, la télévision et les haut-parleurs tenus par l'État.

Dans leur livre intitulé "Vivre avec les Vietnamiens", Philippe Papin et Laurent Passicouset mentionnent la présence des panneaux dans toutes les villes vietnamiennes. Dans une ville dans la région centrale du Vietnam, ils se questionnent sur le motif de ces panneaux.

Une nouveauté, vue en 2010, mérite que l'on s'y attarde; ce sont des calicots accrochés dans la rue, aux poteaux électriques et aux lampadaires, portant le logo de la Banque d'investissement du Vietnam, établissement public bientôt privatisé, ou celui d'une compagnie de téléphone mobile, et en haut, en jaune sur fond rouge, comme tous les textes de propagande, un slogan appelant à "faire passer dans la vie les décisions du Parti afin de poursuivre les grandes victoires économiques". S'agit-il d'un mot d'ordre d'État sponsorisé par une banque? Ou à l'inverse d'une publicité commerciale qui détourne à son profit la propagande officielle du Parti? Les deux, justement, et cette coexistence de la politique et des affaires est révélatrice de l'air du temps" (Papin et Passicouset, 2010, chap.1) .

Ce même type de calicots se trouve en abondance à la ville de Lào Cai comme l'illustre les figures (4.3 et 4.4). Tel que le mentionnent Papin et Passicouset (2010), la politique et les affaires coexistent étant donné l'intérêt mutuel qui justifie cette coexistence. J'argumente que cet intérêt mutuel est représenté dans le fait que les

entreprises privées tendent à gagner l'affinité de l'État d'une part, et d'autres, par l'idée que l'État fait passer des messages de sa propagande officielle à travers ses partenaires. À part cette alliance politico-économique, je perçois les panneaux comme étant un moyen de contrôle de l'espace public visant à rappeler de la présence d'un État puissant partout dans la ville. D'ailleurs, cette propagande fait passer le message d'un État qui attend que son peuple soit uni et défendant des valeurs du parti communiste pour bâtir une ville prospère.



Figure 4.3: Panneaux installés sur les lampadaires tout au long de l'autoroute Tran Hang Dao à Lào Cai, disant que: "Tout est pour une population riche et un pays puissant, démocratique, équitable et civilisé"



Figure 4.4: Panneau installé sur le poteau d'éclairage sur le pont Pho Moi à Lào Cai disant: " Le parti et le gouvernement souhaitent que la population, les soldats et les fonctionnaires de la province font des efforts pour l'épanouissement et la prospérité de la province".

Beaucoup de panneaux sont installés à Pho Moi et Coc Leu ; qui incitent la population à suivre l'exemple de l'ancien président Ho Chi Minh (figures 4.5; 4.6).

On décompte environ 45 panneaux accrochés sur les poteaux d'éclairage tout le long du pont Pho Moi et le long de son entrée. Le même nombre de panneaux se trouve sur le pont Coc Leu au nord de la ville. Alors que dans l'îlot central tout au long de l'autoroute Tran Hung dao, on décompte une cinquantaine de panneaux faisant appel au travail et aux études pour un peuple riche et un pays fort, démocratique, équitable et civilisé. L'ancien président Ho Chi Minh, ainsi que la faucille et le marteau, marquent tous les panneaux, rappelant de la résolution du Vietnam à poursuivre la voie du socialisme (Papin et Passicousset, 2010), et l'exemple du président Ho Chi Minh.



Figure 4.6: Panneau à Lào Cai appelant la population à suivre l'exemple vertueux du président Ho Chi Minh



Figure 4.5: Panneau installé à l'entrée du pont Pho Moi à Lào Cai disant: "Le parti communiste souhaite des années de gloire"

Bien qu'ils ne soient pas conçus pour la communication, il existe également des drapeaux de différentes couleurs installés les uns près des autres parant le long de l'autoroute Tran Hang Dao et la corniche du fleuve Rouge à Pho Moi, ainsi que des structures ornementales (figure 4.7). Ces éléments placés dans les carrefours et les ronds-points de la ville sont perçus comme des indices d'interventions banales qui ne conviennent pas avec l'image voulue de la ville. Ils constituent un moyen pour contrôler l'espace public par le gouvernement qui ne se rend pas compte de contributions potentielles que les artistes et les sculpteurs vietnamiens pourraient apporter à l'endroit par leurs œuvres. Ce contrôle ultime de l'espace rejoint les traits politiques socialistes et même communistes.

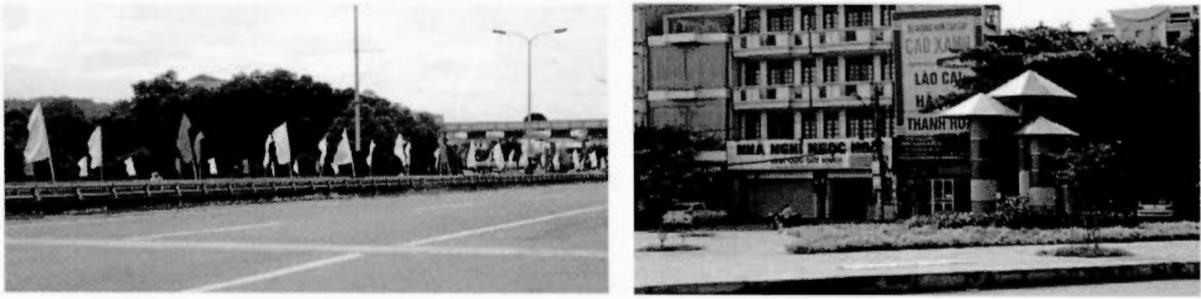


Figure 4.7: Drapeaux utilisés pour orner les limites d'une route ou sur le bord du fleuve et des Œuvres ornementaux installés dans les petits carrefours et les places publiques à Lào Cai

#### 4.2.3 Copiage des modèles à Hanoi sans adaptation locale : expansion urbaine au détriment des terres agricoles et logements inaccessibles pour la population locale

Rappelons tout d'abord quelques caractéristiques de la planification urbaine à Hanoi. Après les réformes adoptées par *Đổi mới*, la planification urbaine à Hanoi s'est orientée vers le développement de nouvelles zones résidentielles en adoptant le modèle occidental à la place du modèle soviétique (Turner, 2015). Les villes satellites qui seront construites aux périphéries de Hanoi constituent un élément de grande importance dans le plan d'aménagement de Hanoi jusqu'à 2030 (Ibid.). Turner indique que des grands tours et de nouvelles zones urbaines (notamment des communautés clôturées), qu'elle précise "aléatoire et chaotique", prennent lieu à l'entour de Hanoi. Ils sont construits par des entreprises étrangères et multinationales et comprennent des services comme les écoles et les hôpitaux (Ibid). Parmi ces nouvelles zones figurent Times City (figure 4.9) et Vincom Royal City (figure 4.8). Ce dernier, il s'agit d'un grand complexe résidentiel composé de 5 tours résidentiels de 35 étages chacun, et un grand centre commercial, des salles de cinéma, une patinoire et un parc aquatique enfermé au sous-sol (figure 4.10). Ce type de projet de développement n'est pas conçu à l'échelle humaine étant donné les grandes surfaces et les hauteurs qui brisent tout sentiment d'appartenance au milieu. D'ailleurs, un immense espace ouvert non ombragé à l'entrée ne permet pas aux gens de s'y asseoir, est réservé aux événements organisés par les grandes entreprises. Par exemple, au moment de ma visite un événement sponsorisé par l'entreprise Yamaha y prenait lieu.



Figure 4.8: Vincom Royal City avec le grand espace ouvert à l'extérieure et des statues romains et grande statue de chevaux à l'entrée du centre commercial du Vincom Royal City à Hanoi



Figure 4.9: Times City à Hanoi avec des espaces verts et terrains de jeux entre les tours résidentiels



Figure 4.10: Centre commercial et patinoire à Vincom Royal City à Hanoi

Ce grand espace ouvert comprend des statues de style romain et une statue des chevaux (figure 4.8) qui ne correspondent pas à l'identité du pays ni à la culture architecturale des Vietnamiens. Il me semble que l'idée derrière cet aspect de

grandeur est de dépasser toutes les constructions conventionnelles à la ville, en termes d'esthétisme, d'architecture, de technique de construction et de partenaires impliqués dans le projet. Cette idée de dépassement attire des acheteurs qui cherchent à se distinguer du reste de la population par leur milieu de vie. D'ailleurs, 70% des unités de Vincom Royal City sont vendus dans la période entre 2010 et 2014 (Turner, 2015).

Ces projets de développement construits sur les périphéries, autrefois agricoles, ont démuné la population locale de leurs moyens de subsistances principaux. Les moyens de subsistances de la plupart des résidents du milieu périurbain restent leurs récoltes; le riz, les maïs, les légumes sont leurs sources alimentaires principales (Pham et al., 2013). S'ajoute à cela le fait que ces projets sont limités à un secteur où la population a un profil socioéconomique qui ne correspond pas à la majorité de la population. D'ailleurs, une grande partie des visiteurs des grands centres commerciaux à Royal City et Times City n'y vont que pour se divertir et non pas pour acheter.

À Lào Cai, le même principe de l'étalement de la ville prend lieu, à quelques années plus tard que Hanoi. Comme je l'ai montré dans le contexte (chapitre 1), la superficie totale de la ville s'est élargie de 23%. Cet élargissement a été dû au plan d'aménagement en 2001 en ce qui ressemble à un décret gouvernemental, sans consultation publique. En ce sens, le milieu périurbain qui s'étend vers le sud de la ville de Lào Cai sera dédié aux nouvelles constructions et aux grands projets de développement. Un grand complexe résidentiel, *The Manor Eco+*, qui ressemble plutôt à une communauté clôturée, est en cours de construction à la commune de Bac Cuong, par l'entreprise vietnamienne privée Bitexco Group. L'idée de dépassement notée au Vincom Royal City à Hanoi se trouve dans ce projet de développement. *The Manor Eco+* se distingue par une conception moderne et unique dans la province; et même dans la région frontalière du Vietnam. À part les grands espaces ouverts, il comprend une diversité de typologies résidentielles, ainsi qu'un hôtel, centre commercial, clinique et une école comme ses homologues, Royal City et Times City,

à Hanoi (figures 4.11, 4.12 et 4.13).

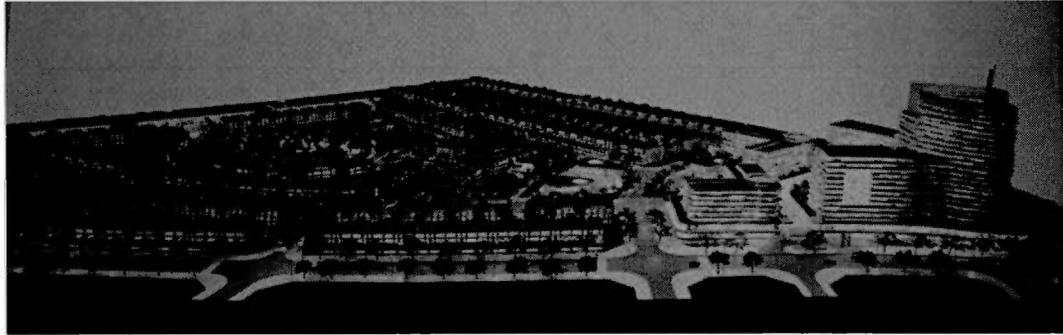


Figure 4.11: Perspective du projet immobilier The Manor Ecp + à Bac Cuong, Lào Cai

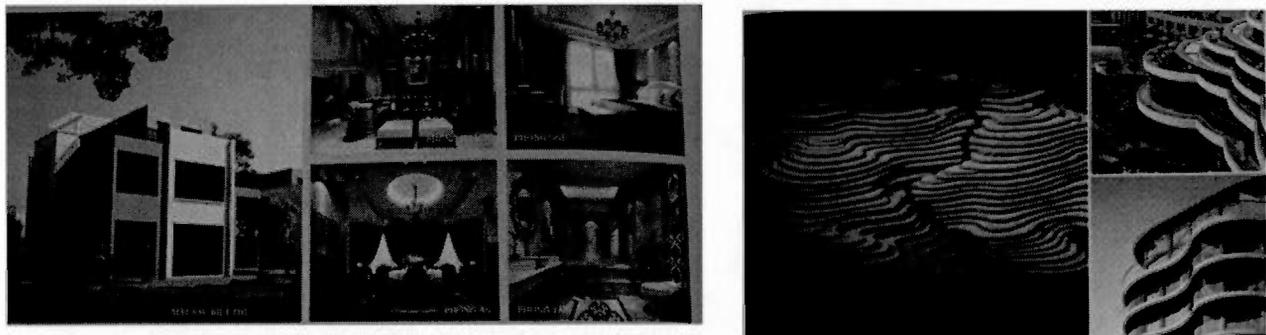


Figure 4.12: Conceptions extérieure et intérieure des villas du projet et celle de l'hôtel inspirée de la culture en terrasse de la montagne à Lào Cai



Figure 4.13: Logements semi-détachés réalisés dans le cadre de projet The Manor Eco +

*The Manor Eco+*, comme tous les projets de développement urbain à Hanoi, a détruit les terrains agricoles constituant le moyen de subsistance principal pour une majorité de la population de Lào Cai. De plus, ce type de projet, comme je l'ai expliqué, ne représente aucun avantage pour cette population. D'une part, ces logements ne sont pas abordables pour cette population; d'autre part, les services offerts par *The Manor Eco+* sont limités aux résidents du projet et donc inaccessibles à la population, notamment à cause du coût élevé des services. D'autres projets de développement urbain sont prévus à Bac Lenh, Nam Cuong et Binh Minh, ce qui exerce une pression sur les résidents du milieu périurbain.

Le chef d'aménagement à l'institut d'urbanisme et de planification à la ville de Lào Cai défendait les grands projets de développement au milieu périurbain. Il a précisé : « la perte de terrains agricoles n'est pas très grave sur le revenu des résidents, étant donné que le milieu urbain aide les résidents à améliorer davantage leurs revenus par rapport à l'agriculture » (E25-URB-LC). Cette vision renforce mes constats d'une modernisation banalisée qui ne consulte pas la population touchée par l'urbanisation.

De ce qui précède, je peux déduire que Lào Cai suit le même parcours de modernisation que Hanoi en répliquant le même modèle de développement qui porte davantage sur l'esthétique et l'idée de dépassement du conventionnel ou du modeste, que sur les bienfaits de la population. Ces projets renforcent l'inégalité sociale parmi la population. Par ailleurs, la ressemblance des projets de développement entre les deux villes reflète la dominance d'une planification urbaine centralisée qui s'implante typiquement dans les villes, peu importe ses particularités socioéconomiques et culturelles. Finalement, il est important à noter que bien que Lào Cai suive le même parcours développementaliste de Hanoi, il se peut qu'il y ait un décalage dans le temps et l'échelle de ces projets de développement.

#### 4.2.4 Modèles axés sur l'esthétique

Les exemples suivants montrent des modèles de développement qui sont axés principalement sur l'esthétique au détriment de leurs fonctionnalités. La ville compte sur ces modèles pour embellir et moderniser son image, ce qui renforce le constat principal sur l'espace conçu, celui d'une modernisation banalisée.

##### 4.2.4.1 Échec de la régularisation des marchés publics

Les marchés publics à Lào Cai sont constitués d'un bâtiment principal au centre; souvent un ancien bâtiment d'un ou deux étages, entouré par des kiosques et des petites installations couvertes modestement par les tentes. Autour de ces tentes, des vendeurs itinérants s'installent de façon informelle, parfois bloquant une partie de la rue pour profiter de l'achalandage (voir figure 6.3 au chapitre 6). Cet aménagement issu des interactions entre les vendeurs et les clients est souvent une formule gagnante pour l'achalandage du marché et ainsi pour le profit des vendeurs.

Récemment la ville a commencé à construire des nouveaux marchés à Coc Leu et Kim Thanh, à la place de ces marchés conventionnels existants. Ces nouveaux marchés sont constitués d'un bâtiment aux allures de centre commercial de 4 ou 5 étages alimenté par les utilités nécessaires (figure 4.14). Chaque étage comprend des espaces régularisés pour la vente. La conversion des marchés traditionnels est un autre exemple où l'aspect physique moderne cache derrière des problèmes majeurs.



Figure 4.14: Nouveau marché en construction à Kim Tan et Coc Leu à Lào Cai

Ce type de marché moderne a été réalisé à Hanoi il y a 10 ans pour regrouper les vendeurs dans un seul endroit comme dans le cas des marchés Dong Xuan et Hàng Da à Hoan Kiem. Le marché Hàng Da à Hanoi (figure 4.15), est très peu achalandé la plupart du temps. Les clients préfèrent d'acheter directement dans la rue que de stationner leurs motos à l'extérieur pour accéder au bâtiment. De plus, les espaces dédiés à la vente sont plus petits que dans les marchés conventionnels. Ces derniers sont aptes à absorber un plus grand nombre de clients, tandis que dans les bâtiments, l'espace est très limité, ce qui empêche aux interactions entre les clients et les vendeurs, qui créent l'ambiance traditionnelle du marché. Cela était moins observé au marché Dong Xuan à Hanoi qui garde toujours son aspect traditionnel, du moins, au niveau des kiosques qui donnent sur la rue autour du marché; ces espaces sont beaucoup plus achalandés que ceux qui se trouvent à l'intérieure du bâtiment (figure 4.16).



Figure 4.15: Vues de l'extérieure et de l'intérieure du marché Hàng Da à Hanoi



Figure 4.16: Marché Hàng Da à Hoan Kiem à Hanoi

#### 4.2.4.2 Complexe résidentiel *The Manor Eco +* : banlieusarisation à l'occidentale

Avec son image moderne, ses services et sa localisation dans le quartier politique et administratif de la ville, le projet *The Manor Eco+* transmet davantage les indices de la modernisation de la ville et de ses résidents.

Il est d'abord très évident en feuilletant la brochure du projet de constater une tentative claire de moderniser la société. « With this project, the Bitexco Group aim to modernize lifestyle options with a completely integrated community, which is a first for a mountainous province in Northern Vietnam ». La diversité des typologies du logement fournit par ce projet, tel que les appartements luxueux, les maisons individuelles et semi-détachées, miment le style de vie occidentale, et visent une catégorie bien précise de la population, celle des fonctionnaires et des hommes d'affaires. « In developed countries, living in apartments is the priority choice for statemen, business men. Therefore, Bitexco Group has been aimed to develop this type of accommodation focusing to this target market ». Cela est aussi évident dans la brochure du projet qui illustre ses futurs résidents comme étant tous occidentaux (figure 4.17). Cette appartenance à l'Occident est aussi notée dans l'affiche installée tout le long de la façade du centre commercial Duc Huy Plaza à Bac Cuong. Elle illustre trois femmes occidentales faisant leurs achats (figure 4.19). Il se peut que ces pratiques soient des outils de marketing adoptés par les entreprises spécialisées, toutefois, elles sont indicatives d'un courant moderne auquel le gouvernement ne s'oppose pas.





Figure 4.17: Photos relevées de la brochure du projet The Manor Eco + montrant les résidents du complexe comme étant des européens ou des étrangers

Théoriquement, l'objectif principal des communautés clôturées dans les pays en développement est d'assurer la sécurité de ses résidents par un système de surveillance et de sécurité avancé (Coy et Pöhler, 2002). À Lào Cai, le souci de la sécurité n'est pas aussi présent que dans les villes américaines ou qu'en Amérique latine ou même que dans les pays arabes. D'ailleurs la ségrégation et l'inégalité sociale créée par ces communautés clôturées, risquent de déclencher des soucis de sécurité parmi la population dans l'avenir. Je peux déduire que la ghettoïsation à Lào Cai reflète une nouvelle tendance d'un groupe de la société - encouragée par l'État et les investisseurs - à se faire distinguer par leur milieu et leur mode de vie.

#### 4.2.4.3 L'autoroute Tran Hung Dao et ses environs : insécurité et disfonctionnalité

La plupart des édifices sur lesquels la ville compte pour embellir son image sont situés tout au long de l'autoroute Tran Hang Dao étant donné sa localisation à l'entrée principale de la ville du côté de l'autoroute Noi Bai- Lào Cai. Sa localisation et sa longueur de 10 km font de lui un couloir bordant une vitrine urbaine. La conception moderne des bâtiments comme le complexe sportif à Bac Lenh (figure 4.21), le centre

de conférence, le siège du comité du peuple et le monument des vétérans de la guerre, reflète l'image d'une ville moderne. L'autoroute en tant que telle, bien pavée avec la présence de verdure au niveau de ses ilots centraux et ses lampadaires stylistiques, reflète cette même image (figure 4.20). D'ailleurs, l'un des soucis de la police surveillant l'autoroute, est la présence des vendeurs itinérants qui s'installent au bord de l'autoroute car les autorités locales perçoivent la présence de ceux-ci comme étant un acte non civilisé.

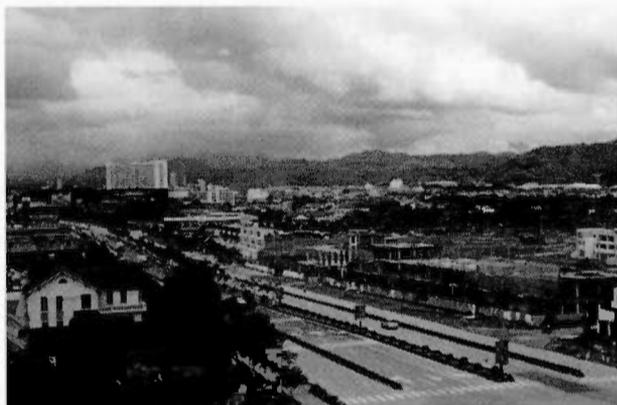


Figure 4.20: Autoroute Tran Hung Dao à Lào Cai



Figure 4.21: Complexe sportif à Binh Minh à Lào Cai



Figure 4.18: Modèle de nouveaux bâtiments qui sont en cours de construction à Nam Cuong sur l'autoroute Tran Hung Dao à Lào Cai



Figure 4.19: Centre commercial Duc Huy Plaza à Bac Cuong à Lào Cai

Bien que l'autoroute reflète et constitue l'image moderne de la ville, elle comprend beaucoup de problèmes en termes de fonctionnalité, notamment au niveau de la

sécurité piétonnière. Les lieux de traverses sont de 45 m de largeur sans avoir des feux pour les piétons. De plus, les grandes distances qui séparent les intersections mènent les motocyclistes à circuler dans le sens contraire pour éviter les grands détours.

#### 4.2.4.4 Rénovation de la gare de Lào Cai : manque de confort et de sécurité

La gare de Lào Cai a été rénovée en 2014 par l'ajout d'un deuxième étage, et convertissant ses façades stylistiques par d'autres, plus modernes. L'enseigne de la gare écrite en anglais reflète l'image d'une gare moderne avec des standards internationaux (figure 4.22).

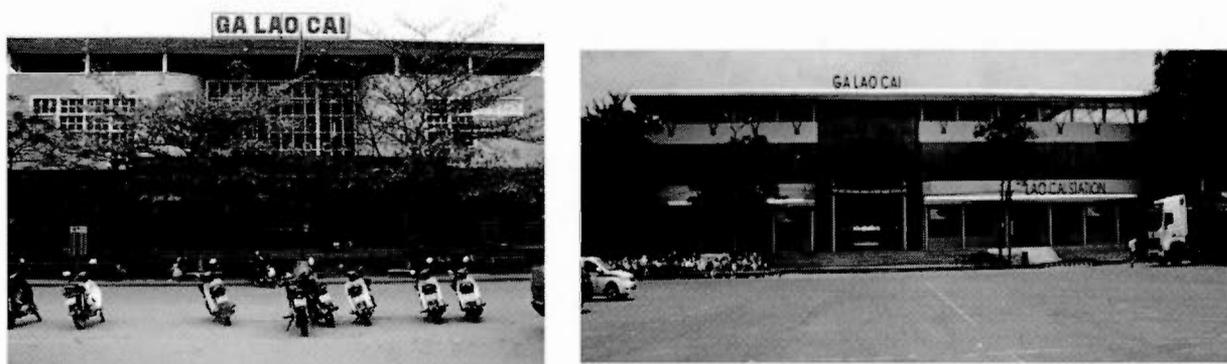


Figure 4.22: Gare Lào Cai à Pho Moi avant et après la rénovation

La gare est parfaitement opérationnelle en termes d'horaires de trains. Par contre, il existe beaucoup d'inconforts dans les mesures de confort et de sécurité. À titre d'exemple, la salle d'attente n'est pas assez large pour absorber le grand nombre de passagers. De plus, le système de communication audiovisuelle est uniquement en vietnamien alors qu'une grande partie des passagers sont des touristes. La climatisation de la salle d'attente constitue une autre incommodité; elle se base uniquement sur deux unités de climatisation, ce qui ne suffit pas à climatiser l'espace,

alors qu'une telle surface nécessite une climatisation centrale, notamment avec le climat chaud de la ville. Finalement, l'accès au quai se fait de façon non sécuritaire; pour accéder à l'autre côté du quai, celui des trains à destination Hanoi, les passagers doivent traverser le quai avec leurs valises. Donc, je constate que les normes esthétiques sont prises en considération au détriment des mesures de sécurité et de confort. La gare de Lào Cai reflète cette tendance à la modernisation banalisée.

En somme, les intérêts politiques des dirigeants, la surconstruction de la ville dépassant ses besoins et l'adoption du modèle des grandes villes sans adaptation locale reflètent une modernisation banalisée. C'est un processus de transition vers lequel les communautés locales doivent converger, sans adaptation à leurs traditions ni à leurs cultures. Les dirigeants et leurs partenaires ne s'intéressent qu'aux normes et aux styles d'une ville moderne sans prendre en compte les ressources disponibles ni offrir de solutions réalistes et convenables à la réalité socioéconomique de la ville (Kaiser, 2013). Ce processus s'inscrit dans la modernisation linéaire 'acculturée'. Dans les prochains chapitres, ces points seront analysés en interactions avec les espaces : perçu et vécu à Lào Cai en se basant sur mes observations et entretiens à Lào Cai et à Hanoi.

## CHAPITRE V

### ESPACE PERÇU DE LA VILLE DE LÀO CAI

Poursuivant la théorie de la production de l'espace d'Henri Lefebvre, je présente dans ce chapitre l'espace perçu de la ville de Lào Cai, autrement nommé par Lefebvre, les pratiques spatiales. Rappelons de ce qu'on entend par l'espace perçu comme je l'ai présenté dans le cadre conceptuel (chapitre 2). L'espace perçu est le milieu que la population utilise concrètement et duquel elle tire profit dans sa vie quotidienne (Buser, 2012). C'est le milieu que l'on peut directement percevoir, sentir et toucher (Degen, 2008). Selon Rogers, l'espace perçu est un espace matériel, il s'agit en même temps du moyen et du résultat des activités humaines et de leurs expériences (Rogers, 2002). Ainsi, les pratiques spatiales s'associent avec les deux autres éléments de la triade (espaces conçu et vécu) pour assurer la consistance et la compétence nécessaires au fonctionnement des activités quotidiennes (Watkins, 2005).

Comme je l'ai expliqué dans le cadre conceptuel, j'utilise les critères du nouvel urbanisme et du *Smart Growth* - qui promeuvent les principes de développement urbain durable - pour analyser les observations et constats sur l'aménagement de la ville et son cadre bâti. Plus précisément, je me suis basé sur mes observations libres dans les communes urbaines (Lào Cai, Duyen Hai, Pho Moi, Coc Leu, Kim Tân) et périurbaines (Bac Cuong, Nam Cuong, Bac Len et Binh Minh) (figure 3.1); et d'autres auprès des infrastructures routières de la ville.

Les constats et analyses de l'espace perçu serviront à nuancer la perception de l'État envers l'urbanisation et la modernisation afin de voir les impacts de l'espace perçu sur

les activités quotidiennes de la population et leurs vécus. J'en parlerai en plus de détails dans la discussion (chapitre 7).

Ce chapitre est divisé en cinq thèmes. Le premier thème porte sur la rupture, la contiguïté et la compacité de la forme urbaine. Le deuxième s'attarde sur l'articulation entre le transport en commun et l'aménagement urbain de la ville, ce qui en résulte une dépendance envers les déplacements motorisés. Le troisième thème concerne la mixité fonctionnelle dans la ville et la proximité spatiale des fonctions urbaines (par exemple, résidentiel, commercial et industriel). Les thèmes précédents concernant la forme urbaine, la mobilité et la mixité fonctionnelle me portent à m'attarder sur un quatrième thème, celui de la potentialité de la marche. Finalement, deux exemples d'espaces publics dans la ville seront présentés sous le cinquième thème. Plusieurs thèmes seront intégrés dans la même observation étant donné les interactions entre les différents thèmes comme nous allons voir dans ce chapitre.

### 5.1 Ruptures, contiguïté et compacité de la ville : impact sur la dépendance à la moto

Dans cette sous-section, je chercherai à étudier l'organisation physico-bâtie à trois échelles spatiales : de la ville, des communes urbaines et périurbaines ainsi que des îlots urbains. Je m'attarderai sur les trois aspects : les ruptures naturelles et anthropogéniques qui façonnent l'aménagement de la ville, la contiguïté qui désigne l'articulation du bâti au sein des communes et la compacité de la forme urbaine au niveau des îlots.

### À l'échelle de la ville de Lào Cai

La ville de Lào Cai se démarque par une rupture naturelle importante qui entrave à la contiguïté de la ville. Il s'agit du passage du fleuve rouge au milieu de la ville. Cela cause sa rupture en deux entités distinctes, celle de la rive gauche et de la rive droite. Les deux ponts, Coc Leu au nord (figure 5.2) et Pho Moi au sud (figure 5.1) relient les deux rives. Toutefois, une grande distance de 2,3 km sépare les deux ponts, ce qui accentue le sentiment d'une rupture et d'une isolation entre les deux côtés du fleuve. Un troisième pont est en cours de construction à Nam Cuong au sud, toutefois, celui-ci est loin des ponts Coc Leu et Pho Moi éloigné de 7 km et 5 km respectivement.

L'une des conséquences les plus évidentes de cette rupture sur la vie quotidienne des habitants est la dépendance au transport motorisé, notamment à la moto, pour accéder à un côté du fleuve ou à l'autre. La marche sur les deux ponts est difficile et moins fréquente étant donné l'absence des trottoirs et le haut trafic sur les ponts. Cette rupture a un impact sur l'articulation entre le transport en commun et l'urbanisation, du fait qu'une telle situation nécessite un système de transport en commun efficace, ayant une fréquence de passage très élevée, ce qui n'est pas le cas à Lào Cai.



Figure 5.1: Pont Pho Moi reliant les communes Pho Moi et Kim Tan à Lào Cai

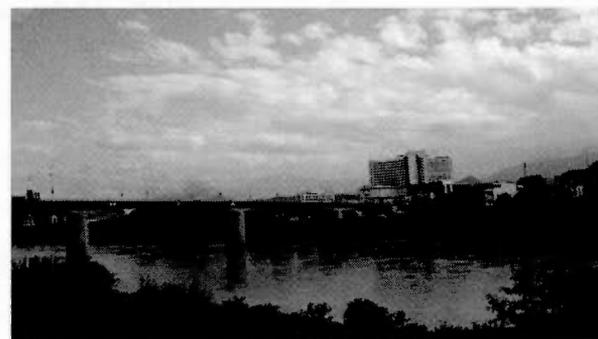


Figure 5.2: Pont Coc Leu reliant les communes Pho Moi et Coc Leu à Lào Cai

Il existe également une rupture anthropogénique au niveau de la ville représentée par le passage de l'autoroute Tran Hung Dao construite en 2001. Bien qu'elle relie les communes urbaines au nord avec les communes périurbaines et les autres districts de la province au sud, sa longueur importante de 10 km et sa largeur de 45 m, constituent une rupture entre les communes qu'il n'est possible de surmonter que par transport motorisé. Par ailleurs, il existe très peu d'intersections qui relient l'autoroute avec son entourage, notamment les édifices gouvernementaux situés sur ses deux côtés de l'autoroute et les nouveaux quartiers résidentiels sur les trames de rues secondaires. Il y a quatre intersections, dont la distance moyenne entre chacune est de 800 m (figure 5.3).



Figure 5.3: Autoroute Tran Hung Dao

Étant donné cette grande distance entre les intersections, beaucoup de motocyclistes circulent dans le sens interdit sur les deux voies de l'extrémité pour ne pas faire un grand détour en allant d'un côté de l'autoroute à l'autre. D'ailleurs, le détour au niveau des intersections se fait de façon non sécuritaire, car il faut croiser la circulation dans les deux voies centrales, où les camions, les voitures et les buses circulent. Cela dit, l'autoroute occupe une place importante dans le réseau routier de la ville, du fait qu'elle réduit le temps de déplacement entre les communes urbaines au nord et les communes périurbaines au sud de la ville. Ainsi, elle assure une accessibilité plus marquante aux grands marchés situés au nord de la ville par rapport

au passé. Une vendeuse de légumes à Nam Cuong explique : « Je devais conduire 20 km pour aller au marché, maintenant je conduis 10 km grâce à la nouvelle autoroute » (E14-RLC-NC).

### À l'échelle des communes

Dans les communes urbaines, la forme urbaine est parfaitement contiguë. Les bâtiments, dont la plupart ayant des fonctions mixtes (résidentielles et commerciales), s'implantent les uns près des autres sans laisser de marges latérales (figure 5.4). De plus, il n'existe pas des barrières physiques ni naturelles dans ces communes. Une trame de rue variant entre organique et des côtes longitudinales avec lesquelles se croisent des et rangs orthogonalement, assure la contiguïté entre les communes. Une telle contiguïté entre les bâtiments a des impacts positifs sur les liens sociaux entre les résidents et constitue un capital social. Je constate d'ailleurs l'importance d'un tel capital pour l'accès au travail et pour les différents modes de subsistances comme je vais expliquer davantage dans l'étude de l'espace vécu.



Figure 5.4: Bâtiments contigus à Pho Moi devant la gare de Lào Cai



Figure 5.5: Exemple de grandes marges de recul et les grandes dimensions des édifices gouvernementaux à Lào Cai

Plus on s'éloigne vers les communes périurbaines au sud, plus la forme urbaine se dissocie en laissant des grands espaces rompant la contiguïté de la forme urbaine. Les emprises au sol des édifices gouvernementaux situés sur les côtés de l'autoroute Tran Hung Dao sont très élevées. Toutefois, le nombre d'étages ne correspond pas à cette grande emprise (figure 5.5), ce qui donne un coefficient d'occupation de sol très bas, soit loin d'être compacte. Ces édifices gouvernementaux sont séparés les uns des autres par une très grande marge latérale; et ils sont séparés de l'autoroute par une immense marge de recul. D'ailleurs, certains édifices occupent un îlot à eux seuls, ce qui accentue l'écartement et crée l'étalement urbain du milieu. Ce dernier déclenche à son tour la dépendance aux modes de transports motorisés et une perte de terrains agricoles et du milieu naturel. Effectivement, beaucoup de terrains vagues, auparavant agricoles, se situent le long de l'autoroute dans la commune de Binh Minh. Des travaux de terrassement pour des fins de développement urbain prennent lieu tout long de cette portion de l'autoroute. Quelques maisons individuelles en cours de finition et des panneaux des nouveaux projets résidentiels et commerciaux marquent l'endroit.

### **À l'échelle des îlots**

Quant à la compacité de la forme urbaine au niveau des îlots, les grands coefficients d'occupation du sol, la contiguïté des bâtiments et les hauteurs de 3 ou 4 étages créent un milieu fortement dense. La densité de population élevée dans les communes urbaines du nord de la ville témoigne de la compacité de la forme urbaine. Tel qu'indiqué par les statistiques du comité populaire de Lào Cai en 2010, la densité de la population à Coc Leu et Kim Tan au nord-est de 8 576 et 6 585 personnes/ km<sup>2</sup>, respectivement par rapport à 2 243 personnes/ km<sup>2</sup> à Binh Minh au sud et d'une moyenne de 444 personnes / km<sup>2</sup> à la ville de Lào Cai (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012)

Telles contigüité et densité de population peuvent être expliquées par l'histoire du développement de la ville. Les frontières avec la Chine et la poste frontalière au nord de la ville, instaurée depuis la colonisation française au 19<sup>e</sup> siècle, ont permis à l'établissement de la ville afin de faciliter l'accès à la Chine et profiter de l'échange commercial avec le côté chinois. Selon Womack (2000), les Français ont construit le chemin de fer Hai Phong-Kunming en 1910 reliant le nord vietnamien avec le sud de la Chine à travers la ville de Lào Cai pour faciliter l'accès au sud de la Chine (Womack, 2000). Ainsi, j'argumente que la forme urbaine au nord de la ville était le noyau central autour duquel s'est formée la ville et a poursuivi son étalement progressivement vers le sud. De plus, le rétablissement de la ville en 1991, après sa destruction totale lors de la guerre avec la Chine en 1979, s'est fait selon le même aménagement que celui de l'époque française.

En revanche, la forme urbaine au niveau des îlots dans le milieu périurbain est peu compacte, malgré sa contigüité, étant donné les faibles hauteurs des bâtiments dans les nouveaux quartiers urbains par rapport aux grandes emprises des rues (figure 5.6).



Figure 5.6: Nouveaux quartiers urbains des ménages relocalisés à Nam Cuong, Lào Cai

## 5.2 Système de transport en commun déficitaire et dépendance à la moto

Pareil aux grandes villes des pays du sud-est de l'Asie, la ville de Lào Cai est marquée par une dépendance à la moto pour toutes sortes de déplacements. Dans cette sous-section, je chercherai à comprendre les raisons derrière cette dépendance. Pour ce faire, j'essayerai de savoir si le système de transport en commun actuel au niveau de la ville de Lào Cai constituait une alternative potentielle aux déplacements motorisés.

Le système de transport en commun à Lào Cai consiste uniquement en des petits bus, dont la plupart circulent à partir de 5 h jusqu'à 18 h 30. Plusieurs arrêts dispersés dans les communes urbaines et périurbaines de la ville montrent que le transport en commun n'est pas encore développé en termes de couverture et de fréquence de passage. Quelques terminus se situent au nord de la ville, à la commune de Lào Cai et au sud, devant l'hôpital Binh Minh en passant par l'autoroute principale Tran Hung Dao. Le temps d'attente dans la plupart des arrêts varie entre 30 et 45 minutes, parfois plus, même dans les heures de pointe. De plus, les arrêts de bus partout dans la ville ne disposent pas d'abri pour protéger les passagers des conditions climatiques sévères de la ville, notamment en été (figure 5.7). Cela dit, les autobus en soi sont modernes et bien entretenus, ils sont très confortables et climatisés. De plus, le coût du billet ne dépasse pas les 4000 dong (l'équivalent à 0,30 CAD).



Figure 5.7: Arrêt de bus à Kim Tan, l'un des seuls arrêts muni d'un abri, alors que l'image à gauche montre les arrêts typiques de la ville

Bien que le système de transport en commun ait existé depuis 3 ans, il ne représente pas dans sa phase actuelle une alternative au déplacement motorisé, du moins, pour un grand pan de la population. D'ailleurs, il est important à noter que lors de mes entretiens avec les habitants, la plupart ne connaissent pas les horaires du passage de l'autobus étant donné qu'ils changent souvent. De plus, les arrêts de bus se trouvent sur les artères principales, telle que l'autoroute Tran Hang Dao, ce qui représente une grande distance à parcourir à pied à partir des quartiers résidentiels, surtout dans le milieu périurbain. Cela n'encourage pas les habitants à faire le transfert modal vers le transport en commun.

La plupart des déplacements motorisés se font par moto plutôt qu'en automobiles, et ce, pour des différentes raisons. D'abord, les infrastructures routières de la ville, notamment les trames secondaires, sont plus ou moins étroites et elles visent à accueillir un grand nombre d'automobiles. Il est aussi question d'un manque important de lieux de stationnement des automobiles, ce qui encourage la population à l'usage des motos, notamment à cause de leur stationnement facile sur les trottoirs de la ville. De plus, la nature du travail de la majorité de la population à Lào Cai (46,08% de la population active travaillent dans le domaine du commerce et service, et 25,59% de la population active travaillent dans l'agriculture (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai, 2012*)) nécessite un moyen de transport adaptable à leurs besoins. Par exemple, les vendeurs et les paysans transportent les biens et les récoltes sur des grandes distances pour aller les vendre dans les marchés. À cet effet, le moyen le plus pratique et adaptable aux besoins de la population est la moto plutôt que les automobiles privées. Finalement, les coûts élevés associés aux automobiles jouent un rôle aussi déterminant que la nature de travail et l'infrastructure routière dans le choix modal.

Ces constats sont expliqués davantage par l'étude du profil sociomobile de la population menée par Huong Nguyen (2011). Elle tend à comprendre les

déterminants du choix modal dans la mobilité quotidienne de différentes catégories de population à Hanoi et la compréhension des raisons et des obstacles à un transfert modal au transport en commun (Huong Nguyen, 2011).

Selon Huong Nguyen, dans les années 1950, Hanoi était habitué aux lignes de tram, aux vélos, aux cyclos (une personne qui pousse ou pédale pour transporter des biens ou des passagers) et à la marche (figure 5.8). À cette époque le vélo était un bien très précieux, il occupait une très grande importance dans les déplacements quotidiens. D'ailleurs, la marche constituait un mode de déplacement aussi important que le vélo; les Vietnamiens marchaient des kilomètres, notamment les vendeurs ambulants qui marchaient partout dans la ville pour gagner leur vie. La marche et le vélo étaient les deux moyens de transport les plus utilisés dans toutes les villes vietnamiennes, jusqu'à l'arrivée des motos des années 1990 (figure 5.11). Progressivement, avec la croissance économique et son influence sur le niveau socioéconomique de la population, les motos ont commencé à remplacer les vélos et la marche dans les déplacements quotidiens, et le nombre de motos augmente avec des modèles neufs et modernes. Ainsi, seuls les élèves, les retraités et parfois les femmes au foyer utilisent le vélo pour leurs déplacements quotidiens, alors que la majorité de la population utilise la moto (Huong Nguyen, 2011) (illustré par la figure 5.9). Cela devient une culture qui s'est formée et développée depuis l'essor économique dans les années 1980 et qui s'est enraciné dans la société. De ce qui précède, je peux déduire que l'évolution et le développement des moyens de transport, depuis les années 1980, s'est concentrés davantage sur les motos plutôt que sur l'automobile pour des conditions qui concernent la nature de travail, le statut économique et la culture de la population.



Figure 5.8: Les cyclos et la marche adoptés pour le transport de bien



Figure 5.9: Vélos toujours utilisés par les ainés et les élèves

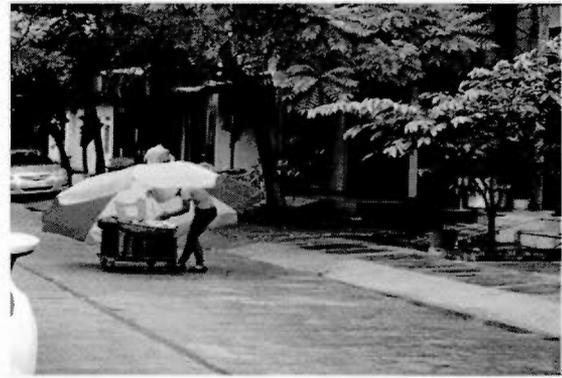


Figure 5.10: Autre moyen adopté par les vendeurs pour le transport de leurs biens comme le châssis roulant



Figure 5.11: l'émergence des variétés de modèles motos dès les années 1990

### 5.3 Mixité fonctionnelle contrastée entre le nord et le sud de la ville

J'ai montré que les communes urbaines au nord de la ville sont contigües, compactes et qu'il existe une perméabilité dans sa forme urbaine qui assure une fluidité dans la circulation partout dans ces communes. J'ai aussi montré que les habitants comptent principalement sur la moto pour leurs déplacements. Donc, cette formule de réussite est propice à créer un milieu achalandé et à générer des activités quotidiennes dans les communes urbaines au nord. Par contre, il reste un catalyseur important qui permet aux activités d'être en marche, il s'agit de la mixité fonctionnelle. Dans cette sous-section, je m'intéresserai à la mixité d'usage.

Dans les communes urbaines, notamment à Pho Moi et Lào Cai, il existe une diversité de fonctions urbaines telles que les fonctions résidentielles, commerciales (et services), institutionnelles, d'hôtellerie et les, espaces publics tout le long des rues commerciales (figure 5.12). Ces dernières sont traversées par des petites rues transversales pour faciliter l'accessibilité, ainsi assurant une connectivité entre les trames de rues. La diversité des activités est représentée également par les vendeurs itinérants qui viennent s'installer dans le milieu urbain pour profiter de l'achalandage.



Figure 5.12: Exemple de la mixité fonctionnelle devant la gare de Lào Cai à Pho Moi



Figure 5.13: Mixité fonctionnelle au niveau du bâtiment à Binh Minh, Lào Cai

Par ailleurs, il est important de noter qu'il peut exister également une mixité fonctionnelle dans un même bâtiment. La plupart du temps on trouve une fonction commerciale au rez-de-chaussée, tandis que les étages supérieurs sont consacrés à la fonction résidentielle. Cela constitue une typologie typique à Lào Cai et même dans les grandes villes comme Hanoi; on le nomme ici "les maisons compartiments" du fait qu'elles occupent une portion étroite et plus allongée du terrain (figure 5.13). La diversité des fonctions et leur proximité grâce à la connectivité de la trame des rues rendent le milieu très achalandé durant toute la journée, voire jusqu'à la fermeture des commerces

En revanche, les fonctions urbaines dans les communes périurbaines à Nam Cuong et Binh Minh, sont séparées en zones distinctes. Plus spécifiquement, les fonctions institutionnelles et les bureaux se trouvent directement sur l'autoroute Tran Hung Dao, alors que la fonction résidentielle se trouve dans des nouveaux quartiers situés à l'est et l'ouest de l'autoroute et séparés les unes des autres par des grandes rues et parfois par des terrains vagues. Les fonctions commerciales se concentrent principalement dans les marchés formels et spontanés.

Au niveau des bâtiments dans ces communes périurbaines, la fonction mixte (résidentielle et commerciale) se trouve moins souvent par rapport aux bâtiments dans les communes urbaines. Cela s'explique par le fait que les commerces à petite taille installés au rez-de-chaussée des bâtiments ne répondent pas suffisamment aux besoins des habitants de ces zones résidentielles. L'ampleur de ces commerces n'est pas suffisante pour déclencher un milieu animé et achalandé comme dans les communes urbaines.



Figure 5.14: Exemples des rues commerciales dans les communes urbaines à Coc Leu et Pho Moi, Lào Cai

Fidèle au modèle de développement des banlieues de l'Amérique du nord, où les grands centres commerciaux remplacent les commerces de proximité, un grand centre commercial se situe à Bac Lenh, quelques kilomètres de Nam Cuong (figure 5.15). Bien qu'il dispose de toute sorte de biens et de services, comme des électroménagers, des mobiliers, de l'alimentation, des vêtements et des activités récréatives, il ne répond pas aux codes culturels des habitants du milieu périurbain ni à leurs capacités d'achats. Un jeune paysan m'indique : « j'y vais seulement quand il y a un solde, j'attends à ce qu'on annonce par les haut-parleurs le début du solde, à part ça j'achète du marché » (E7-RSD-BM). Les résidents perçoivent ce genre de centre commercial en tant qu'un lieu de loisirs plutôt qu'un endroit où ils peuvent acheter leurs besoins alimentaires ou des vêtements.



Figure 5.15: Centre commercial Duc Huy Plaza à Bac Lenh, Lào Cai

#### 5.4 Variation du potentiel de la marche entre le nord et le sud de la ville

Dans cette sous-section, je m'intéresserai à évaluer les impacts de l'aménagement de la ville sur le potentiel de la marche. Pour ce faire, je fais appel à la définition de la marchabilité selon Forsyth et Southworth (2008). Ensuite je vais caler mes constats là-dessus pour évaluer le potentiel de la marche à Lào Cai.

**Marchabilité sécuritaire:** la marchabilité comprend la sécurité du point de vue du trafic et de l'agression. À Lào Cai, l'absence des feux de circulation et de piétons qui gèrent une circulation partagée entre les véhicules et les piétons rend le potentiel de la marche sécuritaire très réduite. L'autoroute Tran Hung Dao sert de preuve. Avec un largeur de 45 m, elle ne dispose que des lieux de traversées marqués par les marquages au sol sans avoir des feux de circulation. La traverse des rues dépend de la vigilance des piétons, des automobilistes et des motocyclistes.

**Distance à parcourir:** la marchabilité comprend la proximité, ou la distance à parcourir entre l'origine et la destination. Les communes urbaines situées au nord de la ville de Lào Cai sont denses, contigües et connectées par beaucoup d'intersections créant ainsi de courtes distances à parcourir à pied, ce qui favorise la marche. En revanche, cette organisation physico-spatiale n'existe pas dans les communes périurbaines où les grandes distances et la rupture causée par l'autoroute rendent la marchabilité presque impossible.

**Absence des barrières:** l'absence des barrières qui entravent à la marche, surtout pour les enfants, les personnes âgées et les handicapés, est un facteur important qui encourage à la marchabilité. À Lào Cai, la plupart des trottoirs, surtout dans les communes urbaines, sont encombrés par toutes formes d'encombres, que ce soit par les commerces ou par les résidents. D'ailleurs, les trottoirs sont divisés par une grande ligne blanche au milieu pour délimiter l'espace consacré au stationnement des

motos, laissant une partie du trottoir pour la circulation piétonne. Une telle ligne est plus respectée dans les trottoirs achalandés que ceux moins fréquentés dans les rues secondaires. De plus, en quelques endroits dans les anciens quartiers à Pho Moi et Kim Tan, l'état des trottoirs empêche les gens d'y marcher, notamment quand ils disposent des trous et des différences de niveaux.

**Aménagement pour les piétons:** Finalement, la marchabilité est conditionnée par un milieu comprenant des aménagements pour les piétonniers comme les mobiliers urbains, les arbres et une diversité de fonctions urbaines et les destinations qui assurent l'animation du milieu comme les petits commerces de proximité, et les petites places publiques aux coins des grandes intersections. Dans les communes urbaines à Lào Cai, la multiplicité des destinations issues de la mixité fonctionnelle fait diminuer la distance de marche d'un endroit à l'autre. Par contre, les trottoirs ne disposent pas de mobiliers urbains comme les bancs pour le confort des piétons. Ce concept n'existe que dans les places publiques. Cela dit, les trottoirs et les rues sont abondamment arborés dans les communes urbaines. Cela permet d'alléger la pollution causée par les automobiles, les motos et les camions et d'ombrager les trottoirs chauffés par le climat chaud de la ville. De plus, la mixité fonctionnelle dans le même lieu encourage les gens à se déplacer à pied, cet atout existe notamment dans les communes urbaines alors qu'elle disparaît complètement dans le milieu périurbain comme je l'ai montré.

## 5.5 Espaces publics

Selon le cadre conceptuel, les critères d'un espace public convivial consistent en : 1) une accessibilité qui rend l'accès aux espaces publics facile, 2) une répartition spatiale équitable des espaces publics qui garantit le même accès pour tous les quartiers, peu importe le statut socioéconomique de leurs habitants, et qui se reflète

positivement sur la qualité de vie et la santé de la population et 3) un aménagement adéquat qui répond aux mesures de confort de la population (Larco, 2016). Dans cette sous-section, je tente d'appliquer ces critères sur les places publiques à Lào Cai. Il est à noter que je n'ai pas étudié la question de l'accessibilité équitable dans le présent travail<sup>1</sup>.

Dans les communes urbaines, les espaces publics varient entre espaces verts, comme le parc Nhac Son à Kim Tan et le jardin Ho Chi Minh à Pho Moi, ainsi que des petites places publiques situées aux coins des rues principales aménagés par des instruments sportifs et des bancs. Quant aux communes périurbaines, les espaces publics prennent une forme différente. Il s'agit de grands espaces ouverts autour d'un monument ou d'une installation décorative. Parmi cette variété d'espaces publics, j'ai choisi d'analyser l'espace du comité populaire à Nam Cuong – une commune périurbaine au sud (figure 5.16) et le bord du fleuve à Pho Moi – une commune urbaine au nord.

### **Place du comité populaire à Nam Cuong**

J'assume que cette place n'a pas été conçue pour être fréquentée par les gens, mais plutôt pour donner une certaine valeur au siège du comité du peuple et ainsi marquer son importance. La grandeur de ses dimensions, le choix des matériaux qui représentent la richesse et le prestige (comme le marbre et le granite) et la fontaine d'eau spectaculaire installée au centre de la place appuient notre constat. Néanmoins, la place est dépourvue de tous les critères des espaces publics conviviaux. À titre d'exemple, l'accessibilité à la place est limitée au mode de transports motorisés et privés, étant donné que les buses s'arrêtent à 18h30, alors que la place n'est jamais fréquentée avant le soir à cause de la chaleur. En ce même sens, la place est située dans un milieu monofonctionnel loin des quartiers résidentiels, ce qui nuit au critère

---

<sup>1</sup> Nous n'avons pas étudié la répartition spatiale des espaces publics pour en déduire la question de l'accessibilité. Cela mérite d'être une recherche séparée, ce qui dépasse les objectifs du présent projet.

d'une répartition spatialement équitable. Quant à l'aménagement de la place, elle ne dispose pas des endroits ombragés pour l'accueil des gens pendant la journée. Quant à l'usage de cet espace, bien qu'il ne soit pas conçu comme étant un espace public, les habitants et les utilisateurs de l'espace se trouvent obligés de transformer le milieu selon leurs fins comme je vais le présenter dans l'étude de l'espace vécu (chapitre 6).



Figure 5.16: Place publique devant le siège du comité du peuple de Lào Cai à Nam Cuong

### **Espace public au bord du fleuve rouge à Pho Moi**

Il consiste en une rue de 2 km de longueur et une largeur variant entre 5,5m et 8m. Il s'étend le long du fleuve rouge de la poste frontalière au nord de la ville jusqu'au à la commune de Kim Tan vers le sud en passant par Pho Moi (figure 5.17). L'espace est moins fréquenté par les gens par rapport à son homologue situé à l'autre côté du fleuve à Coc Leu. La rue est bordée par deux trottoirs de 3m et 4 m de largeur, où les gens font du sport, surtout le soir. De plus, quelques cafés trottoirs s'y installent à partir du coucher du soleil. Cette rue est conçue en tant qu'une digue pour faire face à la crue du fleuve rouge. D'habitude, au nord du Vietnam la hauteur des digues est

toujours surmontée d'une route ou d'un chemin, ce qui en fait un réseau de communications très efficace (Mottet et Roche, 2008).

L'accessibilité pour les piétons se fait par deux escaliers notamment séparés l'un de l'autre; et situés au niveau de la rue Trieu Quang Phuc au-dessus. En termes d'accessibilité, la pente de l'escalier est très grande et les paliers ne sont pas bien éclairés. Ainsi, le bord du fleuve qui devrait être plus achalandé est plutôt isolé et difficile d'accéder. Quant à l'aménagement du lieu, je constate qu'à part les poteaux d'éclairage, l'endroit ne dispose d'aucun mobilier urbain.

Similaire aux escaliers de la corniche, l'accès au niveau du fleuve se fait par des escaliers complètement abandonnés et brisés (figure 5.18). À ce niveau se trouvent des petits lopins de terrains agricoles cultivés par les résidents. À part de la culture, il existe aussi des petits paliers en bois très modestes au bord desquels on trouve des petits bateaux de pêche fabriqués par les pêcheurs eux-mêmes.



Figure 5.17: Corniche du fleuve Rouge qui s'étend de la commune de Lào Cai jusqu'à Kim Tan à Lào Cai



Figure 5.18: Escaliers abandonnés menant au niveau du fleuve à Pho Moi, Lào Cai

En somme, le cadre bâti témoigne des contrastes entre les communes urbaines et la périphérie. En termes de rupture, contiguïté et compacité de la forme urbaine, il existe une rupture naturelle représentée par le fleuve rouge et accrue par le manque de ponts le traversant. De plus le passage de l'autoroute a le même effet de rupture de la forme urbaine. Les grandes emprises au sol et les hauteurs de trois ou quatre étages dans les communes urbaines créent un milieu fortement densifié, contrairement à l'étalement urbain vers le sud de la ville. De plus, les communes urbaines sont dotées d'une diversité fonctionnelle au niveau de l'îlot et du bâtiment, alors qu'il existe une ségrégation des fonctions urbaines dans les communes périurbaines où se situent la plupart des édifices gouvernementaux, ce qui se traduit par une dépendance à la moto pour le déplacement. Finalement, il existe une répartition spatiale inéquitable des espaces publics entre les communes urbaines et périurbaines, en plus d'une accessibilité réduite des espaces publics en périphérie. Après avoir présenté les idéologies derrière la conception de la ville et la concrétisation de cet imaginaire urbain idéal aux yeux de ses concepteurs, le prochain chapitre s'attarde sur les expériences quotidiennes de la population avec la ville.

## CHAPITRE VI

### ESPACE VÉCU DE LA VILLE DE LÀO CAI

Après avoir présenté les idéologies des officiels qui sous-tendent la conception de la ville moderne (dans le chapitre 4 : Espace conçu) ; et l'organisation physico-spatiale de la ville de Lào Cai (dans le chapitre 5 : Espace perçu) ; je procéderai dans le présent chapitre à l'étude de l'espace vécu de la ville. Selon le cadre conceptuel, l'espace vécu est l'espace que l'imagination de la population tente de s'approprier et de modifier. Il recouvre ainsi l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets (Lefebvre, 1991 ; Martin, 2006). Dans cette recherche, je tente de comprendre les expériences quotidiennes de la population, leurs réactions envers les transformations urbaines qui prennent lieu à la ville, ainsi que les empreintes qu'ils tracent en s'adaptant, résistant ou modifiant leur milieu de vie. Les données utilisées dans ce chapitre sont essentiellement tirées des observations et des entretiens ayant eu lieu avec des résidents de la ville.

Cet espace est analysé selon la théorie de la politique au quotidien portant sur la politique au quotidien dans les sociétés agraires (Kerkvliet, 2005, 2009). Comme je l'ai expliqué dans le cadre conceptuel, cette théorie de Kerkvliet m'aide dans le présent chapitre à classer et catégoriser les réactions quotidiennes de la population envers l'urbanisation de leur ville. Les réactions quotidiennes des habitants seront donc regroupées autour d'une résistance, d'un appui, d'une complicité, ou d'une modification des normes et des lois promulguées par le gouvernement, ainsi que l'espace physique. Rappelons brièvement que la résistance n'est pas associée avec un acte hostile ou agressif. Contrairement à la politique d'activisme, la résistance n'est

qu'une forme de désaccord et de mécontentement (Kerkvliet, 2009). Quant à l'appui, c'est un accord délibéré et intentionnel des habitants envers les politiques du gouvernement (Ibid), contrairement à la conformité qui est un acte où on suit les mêmes habitudes d'un appui, sans y penser ou se former une opinion, afin d'avoir accès aux ressources. Donc, ce sont les intérêts personnels qui dominent et qui manipulent la population (Ibid). Finalement, la modification est une indifférence envers la loi en ce qui concerne les processus de production et de la distribution des ressources, qui mène à la transformation de l'espace, mais sans s'opposer aux supérieurs (Ibid). Ces catégories de la politique au quotidien seront étudiées dans ce chapitre à travers des thèmes, comme les modes de subsistances de la population, leur logement, leurs perceptions sur l'urbanisation et la question de l'immigration.

La structure du présent chapitre est la suivante: la première partie tend à comprendre les impacts de l'urbanisation sur les modes de subsistances de la population. Je m'attarderai sur l'émergence des différents modes de subsistances, ainsi que sur les relations interpersonnelles sur lesquels, compte la population pour accéder aux emplois. La deuxième partie porte sur la question du logement, notamment les logements bâtis dans les communes périurbaines lors d'une relocalisation des habitants. Des sous-sections en découlent, comme les compensations et les particularités du processus de la relocalisation. Par ailleurs, je présenterai aussi les tentatives individuelles de moderniser les logements dans les communes urbaines. La troisième partie aborde la perception de la population envers la modernisation de leur milieu de vie, y compris les espaces publics, le niveau de services et le transport. La quatrième partie, quant à elle, porte sur la migration à Lào Cai. Elle aborde la question du logement, les possibilités de travail, les réseaux de connaissance parmi les migrants (pour l'accès aux emplois) et finalement le transport interprovincial.

## 6.1 Modes de subsistances : changements majeurs liés à l'urbanisation

Trois thèmes seront abordés dans cette section pour expliquer les impacts de l'urbanisation sur les modes de subsistances de la population et l'accès aux emplois. Les données mobilisées pour cette section ont été obtenues lors d'entretiens semi-dirigés effectués avec les habitants des communes urbaines et périurbaines, ainsi que les habitants d'un milieu rural à la commune de Binh Minh au sud de la ville. Les thèmes sont les suivants : i) les impacts de l'urbanisation sur les modes de subsistances dans le milieu agricole ; ii) l'émergence des modes de subsistances urbaines ; iii) les relations interpersonnelles sur lesquelles compte la population pour accéder aux emplois et améliorer leur revenu. Je chercherai à travers les formes de la politique au quotidien à comprendre comment la population réagit aux transformations qui affectent leurs modes de subsistances.

### 6.1.1 Impacts de l'urbanisation sur les moyens de subsistance dans le milieu agricole

L'agriculture constitue un mode de subsistance vital pour la population de la ville de Lào Cai. Comme je l'ai présenté dans le contexte (chapitre 1), le taux de la population travaillant dans l'agriculture était de 25,59% en 2010, soit le quart de la population. Suite à l'urbanisation intensive dans le milieu périurbain, les terrains agricoles ont été expropriés de leurs détenteurs et sont convertis dans la construction, ce qui résulte en une perte de mode de subsistance principal chez les agriculteurs. La population, pour sa part, réagit à ces changements par une conformité et une modification de leur milieu. La plupart des habitants du milieu périurbain qui était autrefois agricole ont été relocalisés suite à l'expropriation de leurs terrains agricoles. Toutefois, il existe encore un milieu rural à Binh Minh, habité principalement par les minorités ethniques. Selon le plan d'aménagement 2015-2030, il doit être converti en un site de tourisme écologique.

Les entretiens que j'ai effectués dans ce village rural à Binh Minh ont mis en lumière les craintes de la population envers la perte du moyen de subsistance agricole. Ces craintes sont confirmées par le fait que les ménages relocalisés ailleurs ont subi des changements importants dans les modes de subsistances après leur relocalisation. Certaines familles comptent sur leurs enfants pour gagner leur vie ; les autres tiennent toujours aux modes de subsistances liés à l'agriculture étant donné leurs compétences strictement limitées à ce champ de connaissance. Parmi les 12 familles que j'ai interviewées à Binh Minh, 75% des familles ont leurs modes de subsistances liés à l'agriculture et 25% comptent sur leurs enfants. À cet effet, des paysans qui étaient vendeurs grossistes deviennent des vendeurs de détail dans les marchés publics. D'autres paysans relocalisés empruntent les terrains vacants de propriétaires qui ne sont pas encore construits pour y cultiver leurs propres denrées alimentaires et ainsi obtiennent un faible surplus pour gagner leur vie. L'agriculture en milieu urbain et les jardins potagers entre les maisons se retrouvent très couramment dans la ville de Lào Cai, que ce soit dans les communes urbaines ou périurbaines. Ces récoltes sont principalement dédiées à l'usage individuel pour assurer les besoins alimentaires de la famille. Quand la surface cultivée est assez grande, les surplus sont vendus dans les marchés publics. Ces petits lots sont autogérés parmi les familles relocalisées ; ils ne se disputent pas sur les délimitations ou les surfaces des lots cultivés. Quelques exemples de ces lots au bord du fleuve à Pho Moi, Coc Leu et à Nam Cuong sont montrés dans (figure 6.1).



Figure 6.1: Exemples de l'agriculture urbaine à Lào Cai

La diversification de modes de subsistances liés à l'agriculture comprend également l'agroforesterie où les paysans cultivent des récoltes pérennes sur les montagnes et les collines. Ce type d'agriculture, praticable tout au long de l'année, assure un revenu stable sur lequel les agriculteurs peuvent dépendre. L'agroforesterie représente une alternative de la transformation des terrains agricoles.

Je constate donc qu'il y a des impacts majeurs de l'urbanisation sur les moyens de subsistance des paysans, qui les mènent à diversifier leurs moyens de subsistance liés à l'agriculture. J'argumente qu'une telle adaptation n'est pas issue d'un accord délibéré et intentionnel de la part des paysans envers l'urbanisation, mais plutôt, d'une complicité et conformité pour gagner leur vie et accéder à toutes sorte de ressources mises à leurs dispositions, que ce soit un terrain vacant, des collines et des montagnes ou même des marchés publics. De plus, les pratiques agricoles dans le milieu urbain et sur les sites de construction sont considérées, selon la théorie de politique au quotidien, comme une modification. Les paysans, en s'appropriant des terrains pour y cultiver, modifient la fonction du terrain. Toutefois, comme l'explique Kerkvliet, ils ne s'opposent pas aux supérieurs ; en revanche, leur modification s'agit plutôt d'une utilisation différente des ressources pour en tirer profit. L'urbanisation actuelle ne semble pas favoriser de façon formelle les pratiques agricoles en ville, ce qui peut être dû au manque d'intérêt du gouvernement pour les activités agricoles à la ville.

La perte du mode de production agricole ou le risque de le perdre se traduit par maintes inquiétudes et difficultés, comme le raconte la population. Lors de mes entretiens dans un village rural à Binh Minh, une octogénaire qui plante des herbes médicinales dans un jardin devant sa maison m'explique que son travail convient à son âge et ses activités physiques réduites. Elle craint beaucoup le projet qui risque de lui enlever son seul mode de subsistance, elle qui ne saura d'autre métier. Elle précise :

...Beaucoup de choses m'inquiètent, notamment comment notre vie va changer après la relocalisation. Les agriculteurs n'auront plus des champs pour cultiver, ce qui signifie une perte de leur moyen de subsistance. Si j'avais l'argent pour construire une maison de 2 ou 3 étages, j'aurais pu garder une partie du terrain pour y planter, mais les agriculteurs n'ont pas assez d'argent, donc nous allons construire un seul étage très modeste sur le terrain complet (E3-RSD-BM).

Un homme de 68 ans et sa femme qui ont été relocalisés à Nam Cuong racontent qu'ils ont perdu leur mode de subsistance. « J'ai été relocalisé en 2002 et je n'ai plus de travail depuis. Avant, je cultivais du riz et des légumes et je pouvais assurer nos besoins alimentaires et gagner ma vie, alors que maintenant je n'ai plus du travail et ma vie est plus difficile. » (E13-RLC-NC).

Une vendeuse de légumes, qui auparavant cultivait son terrain et vendait la récolte en gros, m'explique que sa vie a beaucoup changé. Elle se réveille à 3:00 du matin pour aller au marché Binh Minh acheter une grande quantité de légumes des paysans grossistes ; pour ensuite se diriger vers le marché Kim Tan situé dans la commune urbaine de Kim Tan au nord de la ville, où elle a des clients. Elle explique :

Je charge la moto de 170 kg de légumes, je sais que c'est dangereux, mais je suis obligée pour gagner l'argent... au cas où je n'arrive pas à avoir un kiosque dans le nouveau marché qui est en cours de construction à Kim Tan, je vais me convertir en vendeuse itinérante sur une bicyclette (E14-RLC-NC).

Son parcours quotidien est illustré dans Carte narrative 1 (figure 6.2) où j'ai mis l'accent sur les arrêts importants qui démarquent son parcours et j'en ai ressorti le conçu et le vécu comme tels :

**1er arrêt:** devant la maison de la vendeuse de légumes dans l'un des nouveaux quartiers urbains situés à Nam Cuong. Avec l'aide de son mari, elle prépare sa moto et y installe les grands paniers qui lui permettent de charger son moto avec une

grande quantité de légume. Son mari et elle s'approprient le trottoir comme étant une extension de leur maison qu'ils peuvent exploiter selon leurs besoins. Il s'agit également d'une modification de l'imaginaire urbaine des nouveaux quartiers urbains conçu par l'État comme le montre la photo des nouveaux quartiers dans la carte narrative 1.

**2eme arrêt:** le trottoir du marché Binh Minh situé à 15 min de route de sa maison. Elle s'y rencontre avec les paysans grossistes pour acheter la quantité de légumes qu'elle allait vendre dans un marché urbain au nord de la ville. Le trottoir du marché Binh Minh est considéré comme un point de rencontre permanent où les paysans, vendeurs de détail et le service de valets de motos se rencontrent très tôt le matin. Les politiques au quotidien associées avec cet arrêt sont la modification de l'espace conçu avec leurs activités; et l'appropriation de l'espace en tant qu'un point de rencontre.

**3eme arrêt:** marché Kim Tan au nord de la ville situé à 30 min de route du 2ème arrêt. La vendeuse de légume s'y installe chaque jour de 6am jusqu'à 7pm. En gros, le marché met en évidence l'appropriation de l'espace par les vendeurs, qui à travers leurs cultures de vente, l'aspect physique du marché expliqué dans la section 6.1.3, donne l'image des marchés traditionnels très achalandé, contrairement aux nouveaux marchés conçu par l'État et qui sont bien régularisé mais peu achalandé

Cette carte narrative compile les actes de conformité avec l'urbanisation, adaptation à ses impacts, notamment sur les modes de subsistances, et les modifications apportées à l'espace physique afin de s'accorder avec les besoins, cultures et imaginaires de la population.

**CARTE NARRATIVE 1: LE CONÇU ET LE VÉCU DANS LE PARCOURS QUOTIDIEN D'UNE VENDEUSE DE LÉGUMES**



Nouveau marché à Coc Leu, Lào Cai

(Source: Turner, 2016)

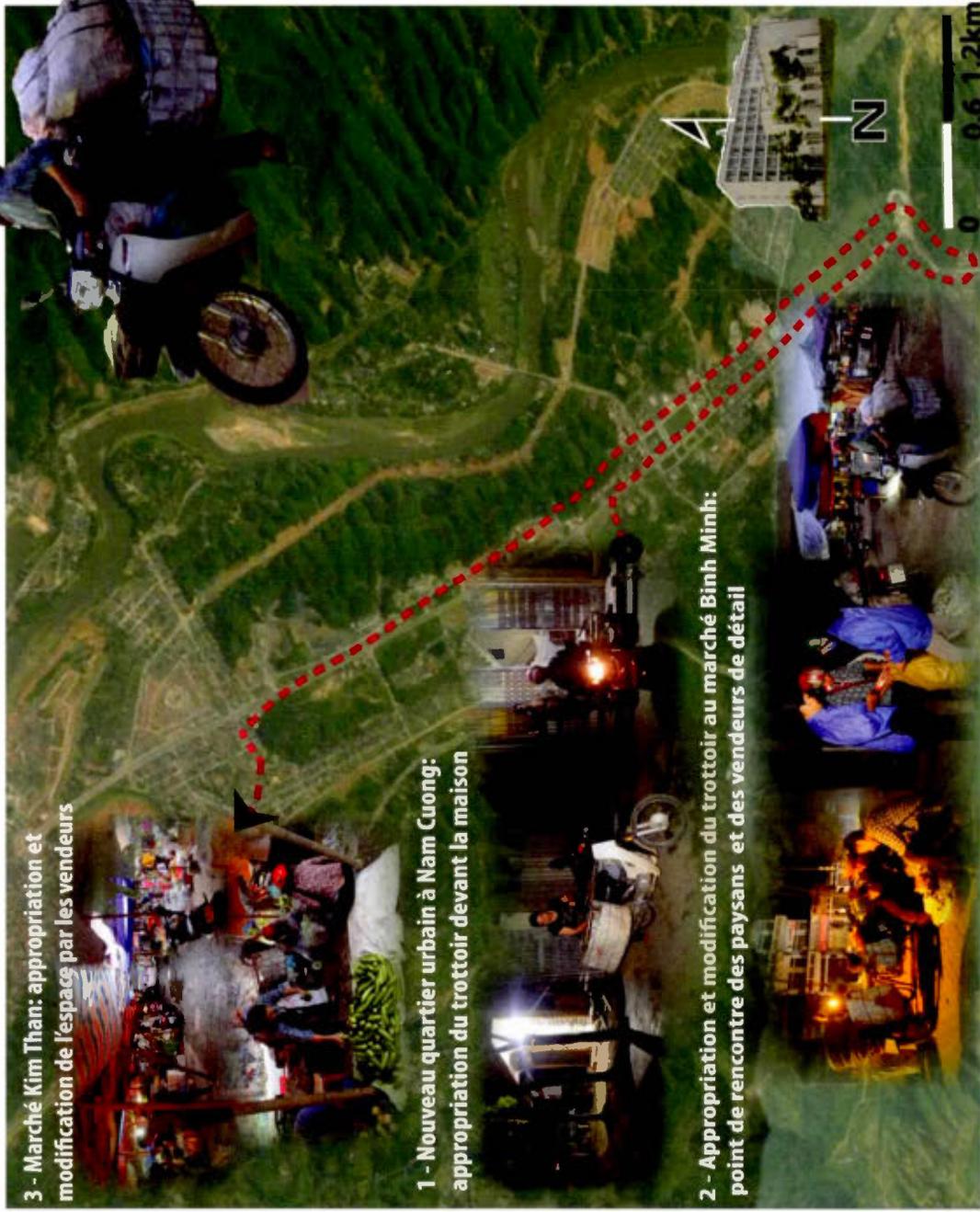
Nouveaux quartiers urbains tels qu'illustrés dans le plan d'aménagement de la ville



Trottoirs dans les nouveaux marchés à Lào Cai désencombrés



(Source: Turner, 2016)



3 - Marché Kim Than: appropriation et modification de l'espace par les vendeurs

1 - Nouveau quartier urbain à Nam Cuong: appropriation du trottoir devant la maison

2 - Appropriation et modification du trottoir au marché Binh Minh: point de rencontre des paysans et des vendeurs de détail

Figure 6.2: Carte narrative 1 : le conçu et le vécu dans le parcours quotidien d'une vendeuse de légumes

### 6.1.2 Émergence des modes de subsistances liés aux services urbains

Les modes de subsistances liés aux services urbains émergent suite à la perte de modes de subsistances agricoles. Comme je l'ai présenté dans le contexte (chapitre 1), 46,08% de la population active travaillent dans les services et les commerces à Lào Cai. Ces modes de subsistances alternatifs n'exigent pas de connaissances techniques ni d'expériences professionnelles précédentes. Les exemples présentés ci-dessous démontrent que les réactions de la population liées aux services sont une conformité et une modification des conditions créées par l'urbanisation.

Quelques traits communs de ces modes de subsistances sont à noter. La plupart de ces métiers, comme les vendeurs itinérants, les motos-taxis, les cafés-trottoirs, les pêcheurs et autres, sont rudimentaires et non développés. De plus, ces activités commerciales impliquent une certaine transformation du milieu physique où ces modes de subsistances prennent lieu. Selon la théorie de Kerkvliet, les habitants gagnent leurs vies en acceptant une certaine conformité avec les conditions imposées par l'urbanisation ; soit le manque de terrain agricole, et un grand besoin des services étant donné l'urbanisation intense de la ville. Cette conformité est associée à une modification dans l'utilisation et la distribution de l'espace : la transformation des logements pour ouvrir un commerce, l'appropriation des trottoirs pour établir et étendre le commerce (les cafés), et l'exploitation du fleuve pour y construire un quai pour les bateaux de pêche.

Citons quelques exemples de nouveaux métiers urbains. Tout d'abord, les moto-taxieurs. À Nam Cuong, un milieu qui accueille les ménages relocalisés, un jeune homme dans les trentaines travaillant comme moto-taxieur me raconte les changements dans son mode de subsistance. Avant la relocalisation, il travaillait avec ses parents aux champs et dans l'agroforesterie. Maintenant, comme il n'a plus accès

à un terrain pour cultiver, il conduit les étudiants provenant d'autres provinces ou districts à la station de bus à Pho Moi pour rentrer chez eux les fins de semaine. Il ajoute que son travail a été très affecté par le transport public : « désormais, les étudiants prennent les bus publics pour aller à la station de bus à Pho Moi » (E16-RLC-NC).

D'autres taxieurs utilisent leur propre voiture pour s'enregistrer avec une compagnie de taxi. Un chauffeur explique qu'il paie des frais d'exploitation du nom de l'entreprise afin qu'il puisse utiliser leur signe sur sa voiture. Il explique « Si jamais je voyage en dehors de Lào Cai, ou que je ne suis pas disponible, je dois informer la compagnie et enlever leur logo de ma voiture. » (E19-RSD-PM).

Ce jeune homme de 39 ans, qui habitait jadis à Sapa, se plaignait de son revenu, qui a été affecté par le transport en commun. Il dit : « j'ai moins de clients qu'avant à cause de l'expansion de la ville et la mise en place du transport en commun » (ibid). Toutefois, il espère que la nouvelle station centrale de bus, relocalisée à Binh Minh, pourrait augmenter la demande sur le taxi.

Une autre caractéristique à mentionner, les moto-taxieurs stationnent leurs motos sur les trottoirs devant une installation achalandée, comme la gare de Lào Cai ou la station de bus centrale à Pho Moi, et aussi aux coins des rues et des ponts principaux près des cafés trottoirs, notamment dans les communes urbaines. Souvent, ils se mettent en groupe de 3 ou 4 moto-taxieurs, qui par leur présence, incitent les vendeurs itinérants à venir s'installer près d'eux afin de créer un point achalandé dans la rue. Le choix de leur localisation est bien pensé et il est une sorte d'appropriation de l'espace.

Le deuxième type de métiers urbains est lié aux petits commerces à domicile dans les quartiers résidentiels. Un homme de 31 ans qui a été relocalisé à Nam Cuong, ouvre un dépanneur au rez-de-chaussée de sa maison. Il m'explique :

Avant, je travaillais avec mon père, il était menuisier, mais suite à son décès, je n'ai pas pu continuer le travail étant donné mon manque d'expérience dans le domaine. C'est pour cela j'ai ouvert un commerce au rez-de-chaussée de chez moi.... je le trouve rentable, il couvre mes dépenses quotidiennes (E18-RLC-NC).

Son commerce est enregistré et il paie les taxes selon la grandeur de celui-ci. D'habitude, le gouvernement local appuie les ménages relocalisés en leur permettant d'ouvrir un petit commerce, exempté des taxes, au rez-de-chaussée pour augmenter leur revenu. Cet homme explique que la plupart de ses clients sont ses voisins et des passagers.

Le troisième type de métiers est celui des cafés trottoirs, qui sont très répandus dans la ville. Ces cafés ont des petites chaises en plastiques et une table au milieu de laquelle la vendeuse dépose des boissons et quelques sucreries. Une vendeuse retraitée qui s'installait à l'entrée du pont Coc Leu m'explique qu'elle a commencé ce travail en 1994, après avoir quitté son travail dans l'une des entreprises pharmaceutiques étatiques. Elle achète ses biens d'une grosserie, puis, chaque jour à la fin de la journée, elle laisse ces effets personnels et ses fourniments chez l'une de ses relatives près de la rue où elle s'installe. Elle gagne environ 300, 000 à 400, 000 VND par jour (équivalent de 17 à 22 CAD). Toutefois, elle s'inquiète d'être évincée par la police : « Nous gagnons notre vie par ce travail honnêtement et humblement... si on m'évince d'ici, je pars vite, mais j'y retourne après ; je suis obligée de travailler! » (E31-VND-PM).

Une autre vendeuse à Pho Moi, installée devant la gare de Lào Cai m'explique qu'elle travaillait avant comme comptable à Muong Hum, 30 km loin de la ville de Lào Cai.

Elle a quitté son travail pour suivre son mari qui est venu travailler à Lào Cai. Elle ne voulait plus travailler comme comptable étant donné le faible revenu par rapport à celui du café trottoir, toutefois elle se plaint de ses ventes : « Je pense que la vente est devenue plus difficile après la relocalisation de la station de bus interprovincial au sud de la ville. De plus les gens préfèrent de voyager par le bus que le train ce qui a rendu le milieu moins achalandé qu'avant » (E34-VND-PM). Concernant sa crainte d'expulsion, elle explique que cela dépend de l'endroit ; elle est rarement expulsée de son installation devant la gare, mais ces derniers jours, la police devient plus alarmante.

Les cafés trottoirs représentent parfaitement une forme de l'appropriation de l'espace pour des fins de subsistances. Comme je l'ai expliqué, la présence de ces petits commerces informels enchaîne la présence d'autres vendeurs et des moto-taxieurs, ce qui forme un regroupement commercial achalandé qui marque l'espace.

Finalement, le quatrième type de métiers, moins répandu, est celui de pêcheurs. Un pêcheur interviewé raconte qu'il construit lui-même, modestement, un bateau et un petit palier en bois au bord du fleuve pour accéder à son bateau. Son choix de travail est dû principalement à la non-rentabilité de l'agriculture et le manque de terrains depuis l'année 2000. Ces activités s'insèrent aussi dans le cadre de la politique au quotidien, soit la conformité et la modification de l'espace. Pareil à la plupart des familles dont les modes de subsistances dépendent sur les services liés aux services urbaines, il se plaint de son faible revenu :

Avant la pêche était très rentable, mais maintenant il n'y a plus des grandes quantités de poissons comme avant ce qui se reflète sur mon revenu. À part la pêche j'anime des événements et cérémonies et je chante dans les mariages dans la ville et dans autres districts comme Luc Yên, Yên Bái et Lai Châu (E40-PCH-PM)

En somme, l'existence de ces métiers relativement nouveaux à Lào Cai est possible à cause du développement de la ville et d'un mode de vie et de consommation urbain. Cela illustre le type de développement urbain au front-pionnier de Lào Cai.

### 6.1.3 Le rôle du capital social pour l'accès aux ressources

Pour accéder aux ressources, les relations interpersonnelles semblent très importantes pour la population à Lào Cai. Que ce soit dans les activités économiques liées à l'agriculture ou aux services urbains, les gens dépendent des relations interpersonnelles au sein de la famille, des voisins, de la communauté, des connaissances dans le milieu professionnel et dans leur groupe ethnique pour améliorer leur revenu. Ce que je vais montrer est que le capital social joue un rôle crucial dans l'accès aux différents modes de subsistances. Le capital social, sous différentes formes selon le mode de subsistances, représente une forme de conformité pour l'accès aux ressources (emplois, terrains à cultiver, ou modes de subsistances urbaines). Rappelons que la conformité n'est pas le fruit d'un accord avec l'autorité; elle représente plutôt une forme de conformité visant l'accès aux ressources. Effectivement, les gens se servent plus qu'avant du capital social pour se conformer à la nouvelle vie.

À titre d'exemple, citons le cas du travail agricole, où les gens s'entraident davantage afin de se conformer à la nouvelle vie dans des nouveaux quartiers. Dans un de mes entretiens dans le village rural à Binh Minh, une vieille dame m'explique que les terrains agricoles appartiennent à tous les villageois. C'est un grand champ agricole séparant le village du quartier urbain à Binh Minh. Chaque famille travaille dans son propre lot, toutefois, il est difficile à distinguer les délimitations des lots. D'ailleurs, les familles doivent s'arranger entre eux pour l'irrigation; pour l'ouverture et la fermeture des canalisations de l'eau selon les besoins des agriculteurs. Ils travaillent

tous ensemble, dans les mêmes horaires, et s'entraident, même si cela s'agit seulement des conseils techniques. En outre, les familles relocalisées empruntent à leurs voisins les terrains qui ne sont pas encore construits pour y cultiver de la nourriture et vendre en le surplus. Un homme m'explique : « J'ai emprunté le terrain de mon voisin qui ne l'a pas encore construit. Bien que j'appartienne à la minorité *Dao*, mon voisin, qui est Kinh, a accepté de me prêter son terrain pour l'exploiter à mon profit en attendant » (E15-RLC-NC). Par ailleurs, un quartier des familles relocalisées à Pho Moi dispose d'un grand terrain vacant où les habitants récoltent leurs besoins ; un vieil homme relocalisé précise : « les gens ne se disputent jamais entre eux pour accéder à ce terrain, tous les résidents peuvent en profiter; il n'est même pas nécessaire de surveiller les récoltes, nous nous connaissons tous » (E27-RLC-PM).

Le deuxième exemple illustrant le rôle du capital social vient du domaine de la construction. À Lào Cai, la plupart des entrepreneurs impliqués dans le secteur résidentiel n'ont pas de formation formelle en construction ou en architecture. Il suffit d'avoir travaillé pendant un certain temps comme un maçon, et surtout d'avoir les connaissances et les relations qui lui permettent d'avoir des contrats. Un entrepreneur immigrant de la province Ninh Binh (une province au sud du Hanoi) m'explique qu'un entrepreneur doit avoir le capital nécessaire pour initier son entreprise, la capacité de la lecture des plans et notamment les connaissances. Il précise : « Peu à peu, on devient connu et réputé, ensuite ce sont les clients qui nous cherchent et pas le contraire.» (E41-ENTR-PM). Ces propos ont été confirmés par un autre entrepreneur qui m'explique que ces amis le présentent aux clients qui souhaitent construire leurs maisons. D'ailleurs, ce type d'entrepreneuriat compte aussi sur les connaissances pour engager des ouvriers dont la plupart sont immigrants.

Je constate aussi que l'attribution de grands projets de construction compte beaucoup sur les relations interpersonnelles. Bien que cela soit considéré comme du

clientélisme, la confiance (en capacité financière et technique) de quelques entreprises à réaliser les grands projets justifie ce type d'attribution de projet de construction. Une dame qui possédait sa propre entreprise me précise :

Comme j'ai des membres de la famille travaillant dans le secteur public, et que je connais bien les fonctionnaires de l'état, on m'attribuait directement des projets dans le secteur de la santé. J'engage à la suite des ouvriers et on procède à la construction (E32-ENTR-NC).

Elle explique que la plupart des grands fonctionnaires possèdent des entreprises de construction privées, auxquelles les grands projets de construction à Lào Cai sont assignés.

Le troisième exemple vient des marchés publics qui témoignent aussi un soutien fort entre les vendeurs. L'achalandage que le regroupement de vendeurs crée dans un marché représente une forme de soutien que les vendeurs s'offrent les uns aux autres indirectement. Les vendeurs comptent beaucoup sur ce soutien et le considère comme étant une ressource humaine vitale, sur laquelle ils dépendent pour faciliter leurs travaux. D'ailleurs, à plus d'une reprise, j'ai constaté que les vendeurs s'entraident pour charger et décharger leurs produits et les exposer dans le marché. Ils dénie la concurrence entre eux en argumentant que chacun a ses clients qui le connaissent bien et sont familiarisés avec lui.

L'aménagement physico-spatial des marchés témoigne aussi de ce soutien. Les marchés sont constitués de trois zones concentriques (figure 6.3). La première zone au centre constitue un bâtiment central où les kiosques sont plus spacieux et bien organisés. La deuxième zone consiste en une zone couverte modestement par des tentes, sous lesquels les vendeurs s'installent les uns près des autres. D'habitude, cette zone comprend les vendeurs de légumes, de fruits et d'alimentation. Quant au cercle extérieur, il comprend des vendeurs itinérants qui viennent s'installer et occuper partiellement la rue pour profiter de l'achalandage que crée le marché. Ils

profitent également des préférences des clients à ne pas stationner leurs motos pour accéder à l'intérieure du marché. Donc, la dynamique que l'aménagement des marchés crée représente une forme d'appui et de soutien pour un profit mutuel entre les vendeurs. Selon une vendeuse de pamplemousses au marché Pho Moi, les vendeurs de la première et deuxième zone se plaignent souvent auprès de la direction du marché de la présence des vendeurs itinérants.

Elle rajoute : « C'est parce que les gestionnaires du marché ne le gèrent pas comme il le faut, alors les vendeurs itinérants profitent et s'installent illégalement » (E29-VND-PM). Leurs plaintes ne sont pas seulement dues au fait que les vendeurs itinérants ne paient rien pour s'installer, mais aussi du fait qu'ils ne détiennent pas de relations interpersonnelles entre eux.

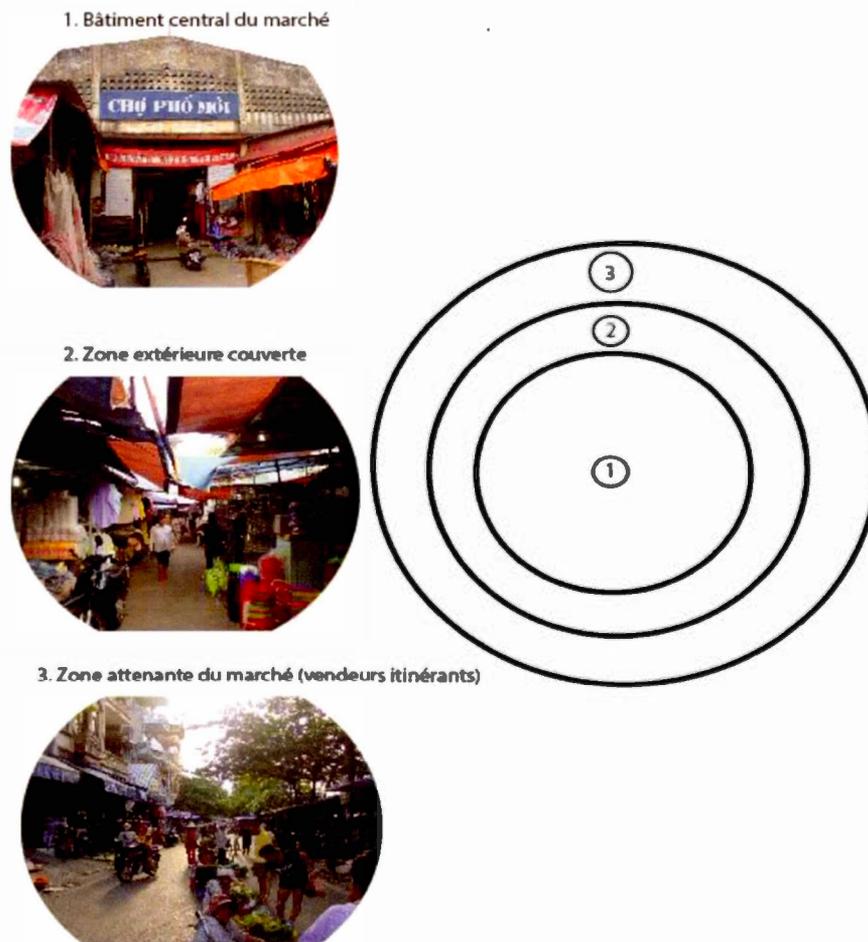


Figure 6.3: Schéma d'aménagement typique d'un marché traditionnel à Lào Cai)

Le quatrième exemple qui illustre l'interdépendance des gens dans leur mode de subsistances se rencontre dans le phénomène des cafés trottoirs, où les vendeurs s'offrent également cette forme de soutien et d'appui. Souvent, trois ou quatre ou même plus de vendeurs s'installent les uns tout près des autres pour créer cet achalandage nécessaire pour amplifier leurs modes de subsistances. Une vendeuse installée devant la gare de Lào Cai à Pho Moi me parle de ses concurrentes :

Le grand nombre de vendeuses fait baisser mes ventes, mais nous ne sommes pas concurrentes. Nous vendons juste des boissons à nos clients qui nous sont proches et fidèle.... La vente dépend de la chance et la sociabilité des vendeurs envers leurs clients (E34-VND-PM).

Par ailleurs, elle fait tellement confiance à ses collègues qu'elle leur demande de veiller sur ses affaires le temps d'aller manger.

En somme, j'ai présenté ici les changements dans les modes de subsistance à Lào Cai, ainsi que les formes de la politique au quotidien associées à chaque mode de subsistance, comme ce que résume le tableau 6.1.

Tableau 6.1: Tableau récapitulatif des modes de subsistances de la population à Lào Cai

Thème étudié	Forme de politique au quotidien
<p align="center"><b>Impacts de l'urbanisation sur les moyens de subsistance dans le milieu agraire</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité non issue d'un accord délibéré avec l'urbanisation, mais plutôt une adaptation pour accéder aux ressources</li> <li>• Modification représentée par l'agriculture urbaine dans les terrains publics et vacants</li> </ul>
<p align="center"><b>Émergence des modes de subsistances liés aux services urbains</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité non issue d'un accord délibéré avec l'urbanisation, mais plutôt une adaptation pour accéder aux ressources</li> <li>• Modification dans l'utilisation et la distribution de ressources, représentées dans la transformation de l'espace</li> </ul>
<p align="center"><b>Dépendance de modes de subsistances sur les relations interpersonnelles</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité pour l'accès aux ressources</li> </ul>

## 6.2 Logement et architecture vernaculaire

Cette section comprend quatre thèmes qui portent sur le logement des familles relocalisées. Le manque d'informations concernant le lieu et la date prévue pour la relocalisation, ainsi que les compensations inadéquates pour la construction des logements après la relocalisation résultent en une architecture modeste et homogène. Je présenterai également les divergences d'opinions face aux conditions de vie dans les nouvelles maisons ; et finalement les tentatives individuelles de modernisation des logements dans les communes urbaines. Les données mobilisées pour cette section

ont été obtenues lors des entretiens semi-dirigés et des observations non participantes. Je tends à moduler chaque thème selon les formes de la politique au quotidien. L'objectif est de comprendre les réactions de la population envers l'urbanisation, à travers les circonstances entourant la relocalisation et la construction de leurs logements.

### 6.2.1 Manque d'informations lors de la relocalisation

Il y a beaucoup d'ambiguïté autour du processus de la relocalisation, ses délais et l'emplacement où les résidents seront relocalisés. D'après ce qui est suivi à Lào Cai, le chef du village ou le représentant du quartier dans le comité populaire annonce aux résidents que leurs maisons font partie du terrain exproprié par l'état pour sa conversion en un nouvel usage ou pour la construction d'une route. Toutefois, ils ne donnent pas d'autres informations que les familles visées par la relocalisation souhaitent savoir, comme la date prévue de la relocalisation, le nouveau lieu et la compensation. Le but d'une telle annonce anticipée est d'avertir les résidents de ne pas construire ou de rénover leurs maisons, afin d'éviter une augmentation de la valeur de la compensation prévue. Malgré ce manque d'information, les résidents sous soumettent à la volonté du gouvernement. Cela représente une forme de conformité où les résidents relocalisés donnent leur accord indélébile face à la relocalisation tout en espérant tirer profit de ce qui leur sera offert comme les compensations ou des conditions de vie plus convenables.

Le premier exemple vient du village rural à Binh Minh. Selon le plan d'aménagement de la ville, ce village serait converti en un grand lac pour promouvoir l'écotourisme dans la ville. Les résidents, qui sont majoritairement minorités ethniques, entendent parler de ce projet depuis 2005. Dix ans plus tard, rien n'est changé ; les résidents ne savent encore rien sur le projet, et s'ils seront relocalisés ou pas. D'ailleurs, les uns

croient que le projet a été suspendu. Mais parfois les résidents devinent qu'ils devront partir en observant des signes inhabituels dans le village, par exemple des travaux d'arpentages. Un vieil homme dit :

Les fonctionnaires ont informé la chef du village, qui à son tour, nous a réunis pour nous informer d'une relocalisation imminente; mais elle ne nous a pas donné aucune autre information. Elle a seulement demandé que chacun prépare son "Carnet rouge", qui atteste notre usage du terrain, la délimitation de nos terrains et la superficie pour la compensation (E4-RSD-BM).

Un deuxième exemple vient du projet d'un stade à Lào Cai. Une dame à Binh Minh raconte qu'elle entendait parler depuis 2001 de ce projet et que les rénovations des maisons ont été interdites depuis. En octobre 2014, le gouvernement provincial annonce officiellement le lancement du projet; deux mois plus tard, ils précisent que les maisons seront démolies sans indiquer leur nouvelle destination ni leur compensation aux habitants. Une autre famille raconte que même après avoir annoncé le nouvel emplacement, le comité populaire avait recours au tirage au sort pour désigner à chacun son lot. Quant aux compensations, l'un des interviewés explique qu'il n'a pas connu le montant de la compensation jusqu'à ce que le gouvernement signe la permission de l'expropriation, soit juste avant de quitter leur maison.

D'un autre côté, selon le chef du village à Binh Minh, le comité populaire a collecté les opinions des résidents sur le projet. Toutefois, les réunions avec les résidents serviraient de point d'information en vue et non pas d'échanger des idées et des discussions sur le projet. Le chef du village explique : « Les gens sont très inquiets de leurs modes de subsistances étant donné qu'ils laisseront leurs terrains pour le nouveau projet, toutefois, ils ont accepté parce que c'est le gouvernement qui possède le terrain » (E20-RSD-BM).

### 6.2.2 Compensations inadéquates après la relocalisation

Je m'attarderai maintenant sur l'inadéquation des compensations pour la construction des nouveaux logements. J'argumente que cette inadéquation des compensations et le manque de ressources financières chez les familles relocalisées les obligent à construire leurs nouveaux logements modestement, ce qui crée une architecture vernaculaire, notamment au niveau des maisons situées sur les trames des rues secondaires, dans les communes périurbaines. Ainsi, cette architecture représente une forme de la politique au quotidien qui est liée à la modification de l'espace conçu par l'état. Cette architecture non esthétique ne convient pas à l'image idéale que le gouvernement cherche à donner à Lào Cai, mais ce dernier en est responsable.

Une vieille dame qui attend toujours sa relocalisation explique l'inadéquation des compensations en disant : « Nous ne pouvons pas trop compter sur les compensations. C'est sûr qu'on sentira plus riche après avoir eu la compensation, mais ça sera un sentiment temporaire. Nous nous inquiétons toujours sur le future, sur notre vie » (E3-RSD-BM). Selon elle, la compensation ne leur permet que de construire une maison simple d'un seul étage étant donné que les paysans ne possèdent pas un surplus d'argent suffisant pour investir dans la construction d'un nouveau logement. Les maisons relocalisées sont plus petites (car une partie est vendue pour avoir plus d'argent) ou sont construites progressivement, selon les moyens. Une grande partie des maisons que j'ai visitées ne sont pas finies de l'intérieure, notamment, les murs demeurent non peints, et les toits sont faits en bois.

En somme, l'inquiétude de l'inadéquation des compensations est le souci le plus important qui précède le départ des familles qui attendent l'expropriation de leur terrain. L'homogénéité architecturale des maisons et leurs tailles modestes sont dues à l'inadéquation des compensations et le manque de moyens des familles relocalisées, mais aussi à la technique modeste de construction menée par des petits entrepreneurs.

Cela rend l'image des nouveaux quartiers urbains autoconstruits par les ménages relocalisés inesthétique et différente de l'image moderne conçue de la ville ; ce qui constitue une modification.

### 6.2.3 Divergence d'opinions envers les conditions de vie dans les nouveaux logements

Les opinions des résidents sur leurs conditions de vie dans le nouveau milieu varient entre appui et la conformité. L'intentionnalité de leur accord détermine s'il s'agit d'un appui délibéré et intentionnel ou d'une conformité indélibérée et non enthousiaste à leurs nouvelles conditions de vie (Kerkvliet, 2009). La politique au quotidien relevée sous ce thème est liée à l'appui délibéré, quand il s'agit des avantages de leurs nouvelles conditions de vie. Elle est aussi liée à la conformité, quand il s'agit des désavantages de leurs nouvelles demeures par rapport à leurs anciennes maisons.

Les avantages des nouveaux emplacements, selon les résidents, se voient dans la sécurité du logement face aux tempêtes et aux fortes pluies ; des utilités comme l'eau potable (autrefois, ils extraient des eaux souterraines) et l'électricité plus stable. De plus, les réseaux routiers pavés favorisent leur déplacement, alors qu'autrefois les rues étaient poussiéreuses et dépavées.

Bien que les résidents appuient ces changements majeurs et sont enthousiastes face à des conditions de vie plus confortables, ils se plaignent des impacts de la relocalisation sur leurs modes de subsistances, auxquels ils accordent plus d'importance que les conditions de vie dans les nouveaux logements. Un monsieur qui habitait autrefois près du chemin de fer à Pho Moi explique :

Avant, j'avais un grand terrain où j'élevais des poulets et cochons, je produisais même de l'alcool pour en vendre. Maintenant, bien que j'habite dans la ville, ma vie est très dure [...] C'est comme si on nous rattache les pieds maintenant, on ne peut plus bouger. Cela dit, ma vie actuelle est plus civilisée et confortable ; j'ai de l'électricité, de l'eau propre et des rues bien pavées. Depuis qu'on a été relocalisé, tout est mieux sauf la situation financière (E27-RLC-PM).

En revanche, quelques résidents préfèrent toujours leurs anciennes maisons en bois, qui étaient plus spacieuses et mieux aérées que les maisons en maçonnerie et ciment. Les utilités qui sont des avantages pour les uns constituent des désavantages pour les autres. Par exemple, l'un des résidents explique qu'il ne payait pas pour l'eau souterraine alors que maintenant il paie pour l'approvisionnement de l'eau potable. En outre, il devait attendre beaucoup de temps pour que sa maison soit alimentée par l'électricité. Un autre résident me parle de la fragmentation des liens interpersonnels et des liens de voisinage découlant de la relocalisation, qui lui apparaissent comme un désavantage important.

En somme, les formes de politiques associées avec cette divergence d'opinions envers les nouvelles conditions de vie dérivent d'un appui délibéré, mais non absolu, dû à l'importance que les résidents accordent à leurs modes de subsistances plutôt qu'à leurs conditions de vie dans leurs nouvelles demeures. Il existe aussi une conformité indélébile de la part des résidents pour accéder à des logements plus proches des services, qui leur permettent d'avoir assez de ressources, notamment les routes, pour gagner leur vie.

#### 6.2.4 Tentatives de modernisation des logements dans les communes urbaines

Dans les communes urbaines au nord de la ville de Lào Cai, les résidents ont plutôt tendance à convoiter la modernisation de la ville en s'appuyant sur ses normes

esthétiques. On trouve notamment cette tendance dans les maisons qui constituent à la fois un lieu de travail et de logement. Ses résidents font des rénovations pour améliorer leur commerce et augmenter leur revenu. La politique au quotidien que je peux retrouver ici est l'appui délibéré et enthousiaste à l'urbanisation de la ville.

À Pho Moi des exemples montrent l'intérêt de rénover la maison afin de promouvoir un mode de subsistance urbain à domicile. La propriétaire d'un petit hôtel situé près de la gare de Lào Cai explique qu'avant elle habitait dans une maison d'un seul étage, mais comme elle est impliquée dans le commerce depuis longtemps, elle a ensuite acheté une nouvelle maison et a ajouté 4 étages pour le convertir en un petit hôtel.

Un autre exemple est celui du propriétaire d'une pâtisserie située près de la gare de Lào Cai. Il raconte qu'il aime les maisons construites à Pho Moi, car elles ressemblent au style français plutôt qu'au style asiatique. Il a fait appel à une firme de design intérieure de Hanoi pour aménager sa pâtisserie, où il travaille et habite avec sa famille.

Un exemple de Pho Moi met en évidence l'appui de la population qui sous-tend la transition de la population vers la modernité. Il s'agit d'un chauffeur de taxi de Sapa, qui est venu s'installer avec sa famille à Lào Cai étant donné les bas prix du terrain. Il précise qu'au début ils ont construit un foyer modeste, et procède maintenant à la construction d'une nouvelle maison de trois étages à Pho Moi.

Il existe également des tentatives de modernisation des logements chez les résidents des communes urbaines. Ces tentatives consistent en la construction de nouvelles maisons basées sur les conceptions des firmes privées ou sur la conception du département provincial de la construction, qui est aussi moderne au niveau architectural, au coût de 4 millions VND (équivalent de 230 CAD). Ces maisons sont souvent construites par des entrepreneurs, contrairement aux logements des résidents

relocalisés qui sont souvent construits par des ouvriers journaliers. Les maisons dans ces communes sont aussi mieux aménagées et reflètent un niveau socioéconomique plus élevé que les maisons des ménages relocalisées.

Bien que les types de logements se ressemblent de l'intérieure, les décorations sur la façade, les choix de couleurs et les matériaux utilisés se diffèrent entre les logements les uns des autres. L'intérêt que portent les résidents du milieu urbain à leurs logements dépasse le simple besoin d'avoir un hébergement et vise à décorer la maison selon les modèles occidentaux ou les modèles de Hanoi, comme je l'ai présenté dans le chapitre de l'espace conçu.

En somme, plusieurs formes de la politique au quotidien sont observées chez la population à Lào Cai face à leur relocalisation et leurs nouvelles conditions de vie. Notons la conformité, la modification et l'appui, comme ce que résume le tableau 6.2.

Tableau 6.2: Tableau récapitulatif des réactions liées au logement et à l'architecture

Thème étudié	Forme de politique au quotidien
<p><b>Manque d'informations sur la relocalisation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité: les résidents s'adaptent à la nouvelle situation en tirant profit de ce qui leur sera offert comme les compensations</li> </ul>
<p><b>Compensations inadéquates lors de la relocalisation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification: de l'espace conçu par l'état par l'architecture vernaculaire</li> </ul>
<p><b>Divergence d'opinions envers les conditions de vie dans les nouveaux logements</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui: quand leurs réactions sont liées aux avantages des nouveaux logements</li> <li>• Conformité: quand leurs réactions sont liées aux désavantages des nouveaux logements</li> </ul>
<p><b>Tentatives de modernisation des logements dans les communes urbaines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui: à la modernisation de la ville par l'État</li> </ul>

### 6.3 Urbanisation et niveau des services urbains

Cette section aborde des thèmes portant sur l'urbanisation de Lào Cai et les opinions des résidents sur les changements au niveau des services dans leurs milieux environnants, ainsi que leur appréciation des services. Cinq thèmes y seront étudiés : les perceptions de la population envers la modernisation de la ville ; la dichotomie d'opinions sur le niveau de services urbains, et l'omniprésence de la moto parmi les choix modaux, les loisirs qui ne prennent pas lieu dans les places publiques de la ville (comme les visites familiales, restaurants et centres commerciaux) ; et les loisirs qui prennent lieu dans les places publiques comme les parcs. J'utiliserai les données tirées des entretiens, mais aussi celles tirées des constats relevés lors des observations non participantes, notamment au niveau des espaces publiques.

#### 6.3.1 Perceptions de la population envers l'urbanisation de la ville

J'examinerai les perceptions de la population envers la modernisation de leur ville à partir des transformations tangibles qui ont eu lieu à Lào Cai (comme les améliorations des réseaux routiers qui réduisent le temps de déplacement) ; mais aussi des transformations intangibles comme le sentiment de sécurité chez les uns et d'insécurité chez les autres. De plus, je démontrerai que les perceptions diffèrent selon le statut résidentiel et socioéconomique de la personne interviewée.

Tout d'abord, selon le statut de résidence, chez les immigrants la perception de l'urbanisation de la ville de Lào Cai est comparée avec leur lieu d'origine, notamment rural. La modernisation pour eux consiste en la présence d'infrastructures et d'aménités urbaines qui n'existaient pas dans leur lieu d'origine, comme les grands centres commerciaux, des lieux de divertissement pour sortir et se promener (notamment les salles de Karaoké) et l'urbanité dans le paysage urbain des grands

édifices plus ou moins modernes. Parmi les six entretiens effectués avec les immigrants, cinq ont mentionné le Karaoké en tant qu'un lieu de divertissement. De plus, la ville pour eux représente une meilleure diversité d'opportunité de travail et donc un meilleur niveau de vie. La haute densité de la ville et la proximité des lieux de résidences découlant de l'urbanisation reflètent un sentiment de sécurité, de solidarité entre les gens et une condition pour la réussite des petits commerces. En gros, je peux dire que les perceptions des immigrants envers la modernisation de la ville peuvent être liées à l'appui volontaire du processus de l'urbanisation et de ses impacts sur leur vie.

Quant aux résidents relocalisés, la modernisation a ses aspects positifs et négatifs. Premièrement, les côtés négatifs de l'urbanisation sont souvent soulevés, notamment les impacts sur leurs modes de subsistance, comme je l'ai montré dans la sous-section 6.1.1. Ils se sentent nostalgiques de leur ancien aménagement de la ville, où les maisons et les terrains étaient plus spacieux. Selon eux, les transformations ne sont pas significatives et le paysage de la ville demeure le même; outre un plus grand nombre de sites de construction. Je perçois ce ressenti comme un dénigrement de l'urbanisation. Ce sentiment pourrait être justifié par une urbanisation banale dont les résidents relocalisés ne tirent pas de profit. Cela dit, il y a des transformations vitales et importantes que les résidents relocalisés perçoivent, comme le réseau routier et les conditions de vie dans leurs nouvelles demeures.

Par ailleurs, la plupart des résidents qui travaillent toujours dans l'agriculture dans le milieu périurbain perçoivent les améliorations des techniques d'agriculture et les nouvelles semences imposées par le gouvernement comme inutiles. Malgré ces perceptions qui s'opposent notamment à l'urbanisation, les résidents du milieu périurbain (relocalisés ou non) se conforment à l'urbanisation. Je classifie leurs réactions comme une forme de conformité indélébile pour accéder aux ressources

offertes par l'urbanisation. À titre d'exemple, une dame au village rural à Binh Minh parle des changements qui ont eu lieu dans son milieu de vie :

Durant les 5 dernières années, plusieurs transformations ont eu lieu dans notre village, notamment un plus grand nombre de (sites) de construction [...] Le milieu autour de ma maison a beaucoup changé également ; avant on pâturait les poulets et les chiens à l'extérieure, on ne s'intéressait jamais à savoir à qui les bétails appartiennent, maintenant, les villageois les gardes dans des étables enfermés (E3-RSD-BM).

La vieille dame fait référence à la croissance urbaine et démographique et à ses répercussions sur les relations interpersonnelles. Un autre homme relocalisé à Nam Cuong explique sa perception sur la modernisation de la ville en disant : « Il y a de plus en plus de nouveaux bâtiments, beaucoup des commerces, mais aussi beaucoup de drogués, mes poulets et mes mobiliers ont été volés » (E15-RLC-NC).

Chez les résidents de plus de 10 ans ayant un niveau socioéconomique plus élevé, notamment dans les communes urbaines, la modernisation est associée à un plus grand nombre de véhicules circulant dans la rue et à une augmentation du nombre de touristes. La modernisation de la ville, selon eux, est un processus de transition vers les grandes villes ; soit la même vision que celle de l'État. À titre d'exemple, les uns tendent à acheter des terrains plus loin en milieu périurbain, ce qui ressemble au déplacement vers les banlieues dans les pays occidentaux. D'autres reprennent l'urbanisation de façon plus rationnelle; un monsieur à Pho Moi argumente : « Je n'aime pas l'urbanisation car elle augmenterait la demande sur l'alimentation alors que la fourniture demeure la même, ce qui baisserait éventuellement la qualité des aliments produits » (E22-RSD-PM). Ces faits me laissent croire que les résidents du milieu urbain montrent un appui intentionnel à l'urbanisation, malgré quelques critiques.

À partir de ces faits, je constate que les enjeux de la modernisation sont nombreux et variés selon le statut socioéconomique et résidentiel de la population. Dans les communes périurbaines, les résidents relocalisés sont sensibles à l'urbanisation et s'inquiètent beaucoup de ses impacts sur leur niveau de vie, mais ils s'y adaptent. Alors qu'en milieu rural, ils sont très vigilants et sensibles aux moindres changements. Finalement, dans le milieu urbain, les résidents reçoivent l'urbanisation avec plus d'ouverture malgré quelques perceptions négatives sur l'urbanisation ; leurs réactions sont plutôt mixtes entre appui et complicité, contrairement aux immigrants qui appuient volontairement l'urbanisation.

### 6.3.2 Dichotomie d'opinions sur le niveau des services urbains

Les entretiens avec la population ont montré une dichotomie d'opinions sur le niveau de service. Les exemples ci-dessous montrent un appui au niveau des services par rapport au passé, notamment dans les communes urbaines. Ils montrent également des modifications portées à l'espace pour combler le manque de quelques services. Par exemple, les uns sont satisfaits de la disponibilité de certains services, notamment les services médicaux. Une femme me dit : « J'étais très contente d'avoir un hôpital à 2 km de ma maison alors qu'avant je devais me déplacer 12 km et que les rues n'étaient pas aussi bien pavées que présentement » (E5-RLC-BM). D'autres résidents ont des doutes sur le niveau des services médicaux à cause du manque de médecins et des équipements médicaux obsolètes. Un monsieur devant l'hôpital général à Binh Minh explique : « Il faut qu'on paye directement les médecins à l'hôpital pour qu'ils nous consultent ».

Par ailleurs, mes entretiens montrent que les résidents sont satisfaits de l'accessibilité qu'offre le réseau routier, qui couvre une grande partie de la ville, par rapport au passé. De plus, la proximité des écoles dans les communes urbaines rend le transport

actif (vélo ou la marche) une option envisageable, notamment par les élèves des écoles. Par ailleurs, j'ai observé que les communes urbaines sont desservies par des services principaux comme la gare de Lào Cai, l'ancienne station centrale des bus, la poste frontalière avec la Chine et les espaces publics au bord du fleuve rouge. Dans les communes périurbaines les gens ont parlé du manque de certains services, notamment les grands marchés, les parcs et les places publiques. Les mécontentements viennent du fait qu'il faut d'abord une densification avant que le milieu soit desservi par des services, mais les communes périurbaines sont encore peu densifiées. Les entretiens montrent également un manque de services consacrés à certaines catégories de la population, comme les aînés et les enfants. Par exemple, l'absence d'un centre d'accueil pour les orphelins et de résidences pour les personnes âgées.

Face au manque et à l'inefficacité des services, la population a recours à des alternatives. Souvent, celles-ci impliquent l'appropriation et la transformation de l'espace. À titre d'exemple, un homme à Nam Cuong me parle d'un marché informel que les vendeurs ont créé pour combler le manque de marché adéquat à la commune. En outre, à cause du manque d'un parc public où les enfants peuvent jouer, la rue est devenue un terrain de jeu pour ces derniers. De telles réactions de la population sont classifiées selon les politiques au quotidien en tant que modification de l'espace. D'autres possibilités, qui ont peu d'impacts sur l'espace, sont liées aux soins médicaux. Un commerçant à Pho Moi dit qu'il préfère aller à Hanoi pour avoir de meilleurs soins médicaux, profitant de l'autoroute reliant Hanoi et Lào Cai qui facilite beaucoup le déplacement et réduit le temps de voyage. Un autre homme relocalisé à Pho Moi m'informe qu'il préfère aller en Chine dû à ce manque et à l'inefficacité des services de la santé à Lào Cai. Il est évident que le pouvoir économique de ces gens leur permet de telles solutions.

De ces réactions de la population envers les services, je retiens qu'il y a un appui aux services, mais il n'est pas absolu étant donné son niveau non satisfaisant. Les contournements faits par les gens pour avoir un meilleur service sont considérés comme une modification à la planification officielle de la ville ; soit une alternance réalisée de façon individuelle et non politique, comme l'explique la théorie de la politique au quotidien.

### 6.3.3 Services de transport : l'omniprésence de la moto parmi les choix modaux

L'usage de la moto occupe une grande importance parmi les choix modaux. La plupart des personnes interviewées utilisent la moto pour se déplacer, alors que les étudiants marchent ou utilisent des vélos ou des motos électriques. Les autobus publics commencent à gagner de la clientèle, toutefois il existe toujours des inefficacités au niveau des horaires et de la fréquence de passage, les emplacements et l'aménagement des arrêts de bus ainsi qu'au niveau de la desserte qui rendent son usage peu fréquent. Les exemples ci-dessous montrent la conformité de la population avec les modes de transport alternatifs et les ressources de la ville, notamment le réseau routier.

À titre d'exemple, un des immigrants que j'ai interviewé et qui travaille comme agent de sécurité explique qu'il préfère la moto plutôt que les bus étant donné la grande distance à marcher pour arriver à l'arrêt de bus. De plus, l'horaire ne convient pas à celui de son travail. Il précise : « Si je prends le bus, je dois marcher 500 m pour arriver aux arrêts, en plus il ne concorde pas avec mes horaires de travail et je dois attendre longtemps avant qu'il n'arrive » (E17-IMM-NC).

Un autre paysan qui opte pour l'usage de la moto explique qu'à chaque fois qu'il prenait le bus, il devait attendre une demi-heure et ne connaît pas les horaires exacts. Ces propos vont dans le même sens que ceux d'un paysan qui va à l'hôpital en moto pour ne pas attendre le bus trop longtemps. Il boucle en disant : « Je pense qu'il passe chaque 15 min, bref, je m'en fous des bus, soit je marche soit je prends ma moto » (E9-RSD-BM).

Les résidents qui prennent le bus m'expliquent d'ailleurs qu'il faut être très attentif à l'horaire des passages puisqu'il n'est pas fixe. Une vieille dame qui peine à marcher surmonte la grande distance des arrêts et l'inexactitude des horaires : « J'arrête le bus directement sur la route sans aller jusqu'à l'arrêt, de plus j'ai le numéro de téléphone du chauffeur, je l'appelle pour demander ses horaires de passage » (E3-RSD-BM). Bien que cela soit un acte individuel, il représente une modification au système des bus ; il s'agit d'un acte qui correspond à une forme de l'appropriation et de l'accommodement des ressources aux besoins et aux particularités de ses usagers. Par ailleurs, les grandes distances et le climat chaud et pluvial rendent la marchabilité très réduite.

Quant à l'aménagement de la ville, elle favorise l'usage des motos davantage que celui des bus ou des automobiles. Une vendeuse de fruits me dit que les rues sont meilleures qu'avant en termes de pavage, mais qu'elles sont toujours étroites et courbées; ce qui rend l'usage de la moto plus accommodant. Par ailleurs, mes observations dans les communes urbaines montrent que la moitié de la largeur des trottoirs est consacrée au stationnement des motos, ce qui encourage les gens à utiliser leurs motos plutôt que les voitures. Ces dernières nécessitent un plus grand espace sur les côtés de la rue, alors que la largeur de la rue ne le permet pas, notamment dans les trames de rues secondaires achalandées.

Finalement, une vendeuse de légumes me parle de l'adaptabilité de la moto pour son mode de subsistance. Elle montre comment elle la charge d'une telle quantité, plaçant un panier de chaque côté de la moto et un autre en avant. Les vendeurs itinérants dépendent aussi des vélos ou des motos pour circuler partout dans la ville afin de vendre leurs produits. Une vendeuse de fruits que j'ai rencontré à Pho Moi faisait le tour du quartier sur son vélo chaque jour, du matin jusqu'à 7:00 le soir; elle explique : « la marche est plus efficace avec les petites quantités de fruits, alors que c'est mieux d'avoir un place au marché quand on a des grandes quantités » (E38-VND-PM).

J'argumente que le choix de la moto n'est pas volontaire et se fait en réponse à l'inefficacité des alternatives, à l'aménagement de la ville et au mode de subsistance de la population. À cet effet, l'omniprésence de la moto parmi les autres choix modaux agit comme une forme de conformité avec les alternatives et les ressources offertes par l'État. Par ailleurs, quelques tentatives de modifications sont aussi présentes comme le fait d'arrêter le bus en dehors de ses arrêts.

#### 6.3.4 Loisirs qui n'ont pas lieu dans les places publiques de la ville et ceux qui ont lieu dans les places publiques

Il existe une carence des lieux de loisirs dans les communes périurbaines, contrairement aux communes urbaines où se trouve la plupart des parcs comme Nhac Son à Coc Leu et jardin Ho Chi Minh à Pho Moi. La plupart des loisirs du milieu périurbain demeurent les sorties dans les centres commerciaux et l'appropriation des espaces non dédiés à l'usage des résidents. Le manque de parcs et d'espaces publics a emmené les résidents à trouver des alternatives aussi gratuites que les parcs et les espaces publics pour y passer leur temps. Les exemples ci-dessous soulignent des

modifications de l'espace par les expériences de la population et non pas des transformations concrètes de l'espace.

Ces actes de modification sont notamment représentés par l'exemple de l'appropriation de la place du comité populaire à Nam Cuong qui a été conçue, avec une grande fontaine au centre, pour souligner l'importance du siège du comité populaire en arrière. Mes observations auprès de cette place montrent une appropriation de l'espace par ses résidents. Ils ont installé des jeux de sables pour les enfants aux alentours de la fontaine. En outre, ils ont utilisé les grands espaces ouverts pour y patiner, pareil aux places publiques et grands trottoirs à Hanoi autour du lac Hoan Kiem à Hanoi (figure 6.4).



Figure 6.4: Espace publique Ly Thai Tho à Hanoi

Les entretiens avec les résidents du milieu périurbain montrent que la plupart des loisirs n'ont pas lieu dans des places publiques. Un homme explique qu'il sort avec sa famille au centre commercial Duc Huy Plaza, pas loin de chez lui. Un jeune homme qui se plaignait d'un manque de jardin pour ses enfants me dit qu'il emmène ses enfants une ou deux fois par semaine au centre commercial où il y a une aire de jeux. Les centres commerciaux représentent non seulement un lieu pour acheter, mais aussi faire des sorties.

Quant aux communes urbaines, un homme relocalisé à Pho Moi explique qu'il y a des restaurants autour de Pho Moi et le parc Nhac Son où les gens peuvent organiser des soirées, des mariages et des funérailles. Par contre, les familles démunies ne peuvent pas louer ces restaurants alors ils ferment une partie de la rue devant leurs maisons pour organiser ces évènements. Un autre exemple vient de Pho Moi, celui d'une dame qui amène ses enfants à la gare de Lào Cai le soir pour se promener et manger dit : « J'aime les emmener sur le quai parce que c'est un grand espace ouvert, et il y a trop des passagers là-bas » (E24-RSD-PM).

De ce qui précède, je constate que les résidents modifient cette réalité en créant des alternatives. Cela est considéré comme étant une forme de modification portée sur l'utilisation de l'espace par les pratiques et l'expérience de ses usagers. Ainsi, les résidents ne modifient pas concrètement l'espace, mais ils les transforment selon leurs besoins. En somme, plusieurs formes de la politique au quotidien sont observées chez la population à Lào Cai face à leur relocation à l'urbanisation et aux niveaux de services urbains. Notons la conformité, la modification et l'appui, comme ce que résume le tableau 6.3.

Tableau 6.3: Tableau récapitulatif de l'urbanisation et niveau de services urbains

Thème étudié	Forme de politique au quotidien
<p><b>Les perceptions de la population envers la modernisation de la ville</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui: les perceptions des immigrants envers la modernisation de la ville.</li> <li>• Conformité: les réactions de résidents relocalisés qui s'adaptent involontairement à l'urbanisation pour accéder aux ressources disponibles.</li> <li>• Mixte: les résidents du milieu urbain montrent un appui intentionnel à l'urbanisation, mais ils perçoivent également quelques désavantages concernant ses impacts.</li> </ul>
<p><b>Dichotomie d'opinion sur le niveau de service</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui: à l'accès au service par rapport au passé, mais il n'est pas absolu étant donné la qualité des services insatisfaisantes.</li> <li>• Modification: le détournement pour l'accès à un service adéquat est considéré comme étant une modification à la planification officielle de la ville</li> </ul>
<p><b>Service de transport : l'omniprésence de la moto parmi les choix modaux</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité: l'omniprésence de la moto parmi les autres choix modaux est une forme de conformité avec les alternatifs et les ressources offertes par l'État.</li> <li>• Modification: au système opérationnel des bus.</li> </ul>
<p><b>Loisirs qui n'ont pas lieu dans les places publiques de la ville et autres qui ont lieu dans les places publiques</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification: Les résidents ne transforment pas concrètement l'espace, mais ils les transforment par leurs expériences</li> </ul>

#### 6.4 Migration

Cette section s'attarde sur la question de la migration vers la ville de Lào Cai et les conditions de vie des migrants. Pour ce faire, j'aborderai les quatre thèmes suivants. i) le capital social sur lequel les immigrants comptent pour accéder aux emplois ; ii)

l'émergence des travaux en construction pour les immigrants ; iii) la pénurie de logements pour les immigrants ; iv) l'efficacité du transport interprovincial.

Je compte sur les données des entretiens avec les immigrants, notamment ceux qui travaillent dans la construction. Mon objectif est de comprendre l'espace vécu par cette catégorie de la population en croissance, soit les immigrants. Je me intéresse à comprendre les réactions des immigrants envers leurs nouvelles conditions de vie, y compris l'accès aux emplois, les logements et le transport interprovincial.

#### 6.4.1 Le capital social sur lequel les immigrants comptent pour accéder aux emplois

La plupart des immigrants que j'ai interviewés comptent sur les relations familiales, et dans une moindre mesure, sur leurs connaissances, pour accéder aux emplois à la ville de Lào Cai. Le type d'emploi le plus répandu est celui des travailleurs de construction et des vendeurs itinérants de fruits. De plus, il existe d'autres catégories d'immigrants professionnels comme les architectes et ceux qui gèrent leur propre commerce. Mes entretiens montrent que le travail est le motif principal de la migration vers Lào Cai. Pour les travailleurs en construction et les vendeurs itinérants, la ville représente un moyen pour assurer un mode de subsistance plutôt qu'un milieu de vie permanent.

Tel que je l'ai montré dans la sous-section 6.1.3, le capital social est le moyen efficace sur lequel compte la population pour accéder aux ressources. Je le perçois selon la théorie de la politique au quotidien comme étant une conformité avec les normes de la société en matière de recherche et d'accès à l'emploi. Les exemples ci-dessous montrent cette conformité pour l'accès aux emplois dans la ville.

Les travailleurs de la construction, notamment les nouveaux maçons, sont tous présentés au travail par les anciens maçons. Un entrepreneur qui s'occupe de la construction d'une auberge à Pho Moi explique que les ouvriers viennent de plusieurs provinces comme Hai Duong, Ninh Binh et Thanh Hoa (les provinces dans le delta du fleuve rouge ou au sud du delta). Il précise : « C'est la responsabilité de l'entrepreneur d'assurer un logement et de la nourriture pour ses maçons » (E41-ENTR-PM). L'hébergement des ouvriers qui travaillent chez lui est sa responsabilité, il les loge dans un logement qu'il utilise comme un entrepôt pour ses équipements et matériaux.

Un autre entrepreneur trouve que c'est facile d'engager des ouvriers vers le début de l'année, mais qu'ensuite ça devient plus difficile étant donné qu'ils retournent à leur ville d'origine pour la récolte. Il rajoute : « Il suffit d'appeler les ouvriers par téléphone pour qu'ils viennent travailler [...] Je compte sur ses connaissances et leurs références » (E26-ENTR-CL).

Le capital social peut jouer un autre rôle différent pour les immigrants. Une jeune vendeuse itinérante de pamplemousse à Pho Moi me raconte que son mari et elle sont venus de la province Phu Tho (à 80km de Hanoi) pour améliorer leur revenu, tandis qu'elle a laissé ses deux enfants à Phu Tho avec ses parents parce qu'elle et son mari travaillent toute la journée et ne peuvent pas s'occuper d'eux. « Ici la vie est très difficile. Le logement est petit. Nous, on va au travail toute la journée et la vie n'est pas toujours assurée. On confie provisoirement nos enfants à nos parents » (E39-VND-PM). L'appui que donnent les grands-parents à leurs enfants pour qu'ils puissent partir travailler est également considéré comme étant un capital social nécessaire pour l'accès aux emplois.

De multiples exemples suivants montrent comment la famille étendue peut être utile dans la recherche d'emploi chez les immigrants. Un jeune agent de sécurité qui habite à Yen Bai (la province au sud de Lào Cai), après avoir fini le service militaire, a choisi Lào Cai étant donné que son oncle travaille là-bas et il l'a aidé à y trouver un travail. Son revenu étant bas, sa femme et lui installent un café trottoir à la place publique devant le comité populaire pour augmenter leur revenu. Un autre exemple à Pho Moi, celui d'une dame qui gère une auberge près de la gare de Lào Cai. Elle raconte qu'elle habitait avant à Phu Tho où elle gérait un restaurant, mais étant donné qu'elle a beaucoup de gens dans la famille travaillant dans le gouvernement à Lào Cai, elle a décidé de venir s'installer à la ville et d'ouvrir une auberge. Finalement, un jeune architecte qui a fini ses études à Hanoi est venu s'installer à Lào Cai suite à la demande de son oncle qui possède beaucoup de contacts dans la ville. Il précise qu'il a eu un poste dès son arrivée à Lào Cai.

De ce qui précède, on peut retenir que les immigrants se conforment à l'urbanisation et comptent sur le capital social pour accéder aux emplois, ce qu'on considère comme une conformité.

#### 6.4.2 Modes de subsistance des immigrants à Lào Cai : la construction, petits commerces et ventes de rue

L'urbanisation intense de la ville de Lào Cai depuis plus d'une décennie offre beaucoup d'opportunités d'emplois pour les immigrants, notamment dans le domaine de la construction. La plupart des emplois offerts par le marché du travail ne correspondent pas aux compétences techniques ni aux expériences professionnelles des immigrants, qui sont majoritairement agriculteurs. À titre d'exemple, le domaine de la construction accueille toutes sortes des travailleurs peu importe leurs

expériences professionnelles. Ils travaillent dans l'agriculture durant la saison de récoltes et dans la construction le reste de l'année. Ainsi, je perçois cette adaptation de la part des agriculteurs comme étant, à la fois, une modification au marché de travail portée par des expériences professionnelles non pertinentes, et une conformité avec les ressources existantes malgré les conditions de vie difficiles pour gagner de l'argent.

Les entretiens avec les immigrants montrent une diversité du type d'emploi où les compétences techniques ne comptent pas autant que la flexibilité des immigrants à gagner leur vie, chacun à sa propre façon. Prenons d'abord l'exemple d'un entrepreneur en construction qui a migré à Lào Cai en 2000 à partir de Ninh Binh (au sud de Hanoi). Il explique qu'avant, il travaillait sur une machinerie agricole, puis qu'il a migré à Lào Cai où il a travaillé comme maçon pendant 10 ans, jusqu'à ce qu'il devienne un entrepreneur.

À Ninh Binh, il y a beaucoup d'inondations et de pertes des récoltes, c'est difficile de gagner ma vie là-bas, alors qu'à Lào Cai c'est plus facile à cause de sa proximité avec la Chine et le développement économique qui y prend racine (E41-ENTR-PM).

Un autre travailleur en construction qui était auparavant agriculteur témoigne de cette adaptabilité au marché du travail, peu importe les compétences. Il explique qu'il travaillait uniquement dans l'agriculture et qu'il était pauvre. Ensuite, il a travaillé 8 ans dans le département de la construction à la province de Lào Cai. Au début, il est venu tout seul. Il y a 4 ans que sa femme est venue le rejoindre. Elle travaille comme une cuisinière pour les ouvriers dans le chantier.

Les entretiens montrent également une catégorie d'immigrants qui viennent s'installer à Lào Cai pour ouvrir leur propre commerce. Un commerçant de bien électrique immigrant de Hung Yen explique que c'est facile de démarrer son propre commerce à

Lào Cai. Semblable à ce dernier, un propriétaire de pâtisserie, immigré en 2005 de Quang Ninh a loué une maison près de la gare de Lào Cai à Pho Moi et a ouvert une pâtisserie au rez-de-chaussée. « Les commerces à domicile sont très efficaces parce que j'épargne les frais de déplacement entre le travail et le domicile » (E21-RSD-PM). Il est tellement stable à Lào Cai qu'il a acheté la maison de son propriétaire il y a 3 ans.

La conformité pour l'accès à l'emploi est représentée dans le cas des immigrants qui travaillent comme vendeurs itinérants. Les entretiens montrent qu'ils considèrent Lào Cai comme une station temporaire pour augmenter leur revenu, et qu'ils n'envisagent pas une vie familiale stable et permanente à Lào Cai. Une vendeuse de fruits à Pho Moi qui fait le tour de la commune sur son vélo me raconte qu'elle a laissé son mari à sa ville Ha Tay près de Hanoi pour travailler à Lào Cai et y retourne aux quelques mois. Son parcours quotidien est illustré dans la carte narrative 2 (figure 6.5) où j'ai mis l'accent sur les arrêts importants qui démarquent son parcours quotidien, ainsi que son parcours migratoire. Elle est venue s'installer à Lào Cai depuis 6 ans pour améliorer son revenu. Elle m'a expliqué :

Ici c'est juste pour gagner la vie. On n'attend pas la richesse avec ces activités. Les travaux de champs sont trop durs et ne me rapportent pas assez de revenus pour couvrir la vie. C'est pourquoi je dois venir ici. Je retourne à mon village tous les quelques mois, avec de l'argent pour les frais de scolarité de mes enfants. C'est comme ça que la vie est couverte. Avec les travaux de champs, on n'a pas assez de quoi manger (E38-VND-PM)

Elle héberge chez une famille lointaine près de la zone industrielle à Pho Moi. Elle se réveille souvent vers 5 heures du matin, ensuite elle se dirige au marché de légumes et fruits près de la poste frontalière pour se procurer de la quantité de fruits qu'elle allait vendre pendant le jour. Elle fait le tour des rues de la commune Pho Moi à vélo

jusqu'à midi puis elle s'installe à l'extérieure du marché de Pho Moi pour profiter de l'achalandage que crée le marché sans qu'elle soit obligée de payer le loyer d'un emplacement au marché. Elle a exprimé son insatisfaction : « Mais au marché on est chassé. Si on paie pour avoir une place assise à l'intérieur du marché c'est acceptable. Mais si on s'installe debout, à l'extérieur, on est chassé » (Ibid). Après, elle fait une pause d'environ une heure puis recommence jusqu'à 7h ou 8h du soir.

Un autre exemple est celui d'un travailleur en construction montrant sa volonté de travailler pour les prochaines 10 années à Lào Cai, puis rentrer à sa ville d'origine à Nam Dinh où il a déjà construit une maison. Il a justifié son choix en disant : « Là-bas, j'ai ma maison finie et bien meublée, alors qu'ici à Lào Cai je dois payer un loyer » (E11-IMM-BM).

## CARTE NARRATIVE 2: LE PARCOURS MIGRATOIRE/QUOTIDIEN D'UNE VENDEUSE DE FRUITS ITINÉRANTE À PHO MOI, LÀO CAI



Figure 6.5: Carte narrative 2 : le parcours migratoire/ quotidien d'une vendeuse de fruits itinérante à Pho Moi, Lào Cai

### 6.4.3 Inadéquation et pénurie de logements pour les immigrants

Avoir un logement adéquat en termes de coût, d'espace et de conditions de vie est un grand défi pour les immigrants qui viennent s'installer à Lào Cai. Les entretiens faits avec les immigrants, ainsi que quelques observations effectuées sur des logements et des chantiers où vivent les travailleurs en construction, révèlent la mauvaise condition de vie des immigrants. En termes d'espace, les logements consistent en une chambre de moins de 30 m<sup>2</sup> avec peu d'aération- parfois sans fenêtres- qui inclut une toilette turque et petite cuisinette. De plus, les logements ne sont pas bien localisés par rapport aux coûts de location, qui sont d'ailleurs élevés. Quant aux travailleurs en construction, ils sont hébergés dans les chantiers de construction à la charge de l'entrepreneur qui les embauche. Je pense d'ailleurs qu'il existe une pénurie de logements qui fait monter le prix de location.

Malgré ces conditions précaires, les immigrants continuent de venir s'installer à Lào Cai et s'adaptent à leur nouveau milieu de vie, du moins de façon temporaire comme je l'ai montré, jusqu'à ce que leurs moyens leur permettent de trouver un autre logement plus convenable. J'associe cette adaptabilité à une forme de conformité non pensée, pour pouvoir accéder aux emplois à la ville de Lào Cai. Un jeune architecte qui habite avec son oncle explique :

Si jamais je décide de vivre seul et de louer une chambre, ma vie sera plus difficile étant donnée la difficulté de trouver un logement convenable à mes standards. Le loyer mensuel est très cher, à peu près de 1,5 M à 2M VND (équivalent à 85 – 115 CAD), de plus les chambres sont petites, moins de 30 m<sup>2</sup> et ne sont pas meublées ni bien aérées (E37-IMM-NC).

Ce même défi était celui d'un travailleur en construction qui, pour alléger le loyer, partage le logement avec sa femme et dix de ses collègues pour diminuer sa part du loyer. Un autre immigrant avec qui j'ai fait un entretien chez lui à Pho Moi, me parle

des conditions inadéquates de sa chambre. D'ailleurs je constate que la chambre n'a pas de fenêtres. Seule la porte qui donne sur la rue peut servir d'aération. De plus, elle a une petite partition derrière laquelle se trouvent la cuisinette et une toilette turque en face. Le jeune homme qui travaille dans l'aluminerie exprime sa volonté de déménager dans un logement plus spacieux pour qu'il puisse héberger ses ouvriers. D'ailleurs, il a déjà déménagé d'une autre chambre à Duyen Hai au nord-ouest de la ville qui n'était pas encore adéquate. Il conclut : « les conditions de vie ne sont pas confortables par rapport à ma ville d'origine à Phu Tho » (E35-IMM-PM).

Quant aux travailleurs en construction, un entrepreneur à Coc Leu m'explique qu'il prépare des tentes temporaires dans le chantier pour héberger les ouvriers qui viennent des villes lointaines, et qu'ils déménagent dans un autre chantier quand le projet est terminé. D'après mes observations, ces tentes sont des grands lits en bois où les ouvriers dorment les uns près des autres et munies d'une télévision pour se détendre les soirs. Ces tentes peuvent accueillir jusqu'à 6 ou 7 personnes. Par ailleurs, un entrepreneur à Pho Moi me parle de son expérience avec le logement dès son arrivée en 2000, affirmant que sa famille a vécu dans une maison en bois jusqu'à ce qu'il ait construit une nouvelle maison en 2012. La maison où il habite maintenant est constituée de 3 étages dont le rez-de-chaussée est doté d'un salon de coiffeur géré par sa fille.

Comme mentionné dans le chapitre de contexte, les fonctions résidentielles de la ville occupent 2,2% de la superficie totale de la ville, ce qui dénote une pénurie de logements menant ainsi à l'augmentation des loyers. D'ailleurs, selon le chef d'un village à Binh Minh, beaucoup des ménages relocalisés construisent des maisons pour les louer. D'une part, cela est devenu un type de commerce rentable pour des ménages qui cherchent à gagner leur vie après l'expropriation de leurs terrains agricole ; d'une autre, la demande sur la location des logements est plus grande que

l'offre. Finalement, les nouvelles constructions dans la ville, notamment dans le milieu périurbain, sont dédiées en majorité à un niveau socio-économique moyen ou élevé (comme montré dans les chapitres précédents portant sur les espaces perçus et vécus) qui ne correspond pas avec le statut des immigrants.

De ce qui précède, retenons que les réactions des immigrants face aux pénuries de logements agissent en conformité avec ce qui est disponible.

#### 6.4.4 Efficacité du transport interprovincial facilitant la mobilité des immigrants

L'efficacité du transport interprovincial et de l'infrastructure routière reliant le nord du Vietnam avec Hanoi a beaucoup facilité le déplacement, ainsi, l'accessibilité aux emplois. Comme je l'ai présenté dans le contexte, où le « Greater Mekong Subregion » reliant six pays du sud-est de l'Asie, vise principalement à promouvoir l'infrastructure de transport entre les pays membres. Les impacts d'un tel projet sont perçus lors des entretiens faits avec les immigrants à Lào Cai. Les derniers trouvent que les modes de transports publics et privés deviennent plus pratiques à prendre qu'avant grâce aux infrastructures routières adéquates. Cette adéquation comprend notamment un temps de voyage plus réduit et une meilleure accessibilité.

Les réactions de la population recensée envers le développement des infrastructures routières et celles du transport sont classifiées selon la théorie de la politique au quotidien comme étant un appui délibéré et un accord avec les normes et les politiques derrière ces améliorations.

Les entretiens avec les immigrants soulignent cet appui. Un immigrant de Thai Binh, à 500 km de Lào Cai raconte : « Je prenais avant le train jusqu'à Hanoi puis je prenais le bus pour rentrer à ma ville, alors qu'après la construction de la nouvelle autoroute

Noi Bai – Lào Cai reliant Lào Cai à l'aéroport de Hanoi, je prenais le bus pour rentrer chez moi, notamment pour la fête de Têt (le nouvel an vietnamien) » (E17-IMM-NC). Un autre travailleur dans la construction retourne à sa ville d'origine à Nam Dinh, soit 400 km loin de Lào Cai, par bus après la construction de la nouvelle autoroute. Il précise que le train est devenu plus confortable qu'avant, mais qu'il est toujours lent. Toutefois, cette accessibilité n'a pas d'impacts sur la fréquence de voyage étant donné les obligations du travail et les coûts de déplacement ; il retourne une fois par année durant la fête du Têt.

Un autre immigrant de Yen Bai, à 100 km de Lào Cai, prenait une heure 15 minutes par l'autobus pour rentrer à sa ville d'origine, alors qu'avant, ça lui prenait une demi-journée. En termes d'achalandage, il rajoute que durant les fêtes, les bus vers Yen Bai ne sont pas aussi achalandés, contrairement à ceux entre Lào Cai et Hanoi. Un architecte provenant de Hanoi raconte son expérience avant la construction de la nouvelle autoroute Noi Ba – Lào Cai :

Avant ça me prenait 8 heures pour aller de Hanoi à Lào Cai par train, alors que maintenant ça me prend 4 à 5 heures par bus, et le voyage est confortable... Beaucoup de monde commence à voyager par bus, notamment les étudiants ; avant les bus étaient tellement vides et rares que les gens les appelaient "*wind carrying* (E37-IMM-NC).

Le transport intraprovincial est également devenu plus adéquat. Un résident à Binh Minh explique que lorsqu'il allait visiter ses relatives à Bac Ha (un district à l'ouest de la province de Lào Cai) il devait passer la nuit pour traverser le fleuve, alors que maintenant, la desserte routière a beaucoup facilité le déplacement.

Finalement, une nouvelle station centrale de bus au sud de la ville à Binh Minh a été récemment ouverte pour le transport interprovincial, permettant à l'ancienne station de bus dans le centre-ville à Pho Moi de desservir le transport intra provincial.

En somme, plusieurs formes de la politique au quotidien sont observées chez les immigrants à Lào Cai face à leurs moyens d'accès à l'emploi, modes de subsistances, logements et déplacement interprovincial. Notons la conformité, la modification portée au marché du travail et l'appui, comme ce que résume le tableau 6.4.

Tableau 6.4: Tableau récapitulatif de la question de la migration à Lào Cai

Thème étudié	Forme de politique au quotidien
<b>Le capital social sur lequel les immigrants comptent pour accéder aux emplois</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité: avec les normes de la société, en matière de recherche et d'accès à l'emploi</li> </ul>
<b>Modes de subsistances des immigrants à Lào Cai : la construction, petites commerces et ventes de rue</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification: au marché de travail portée par des expériences professionnelles non pertinentes</li> <li>• Conformité: pour accéder à l'emploi temporairement</li> </ul>
<b>Inadéquation et pénurie de logements pour les immigrants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformité: les immigrants suivent les mêmes habitus d'un appui sans y penser pour travailler à Lào Cai</li> </ul>
<b>Efficacité du transport interprovincial facilitant la mobilité des immigrants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appui: délibéré et un accord avec les normes et les politiques derrière ces améliorations.</li> </ul>

## CHAPITRE VII

### DISCUSSION

Trente ans après l'adoption des réformes du *Đổi mới* au pays, des transformations urbaines et socio-économiques majeures continuent à prendre effet à Lào Cai. Cette étude a montré que ces transformations deviennent marquantes notamment durant la dernière décennie. Le discours de la modernité mené par le gouvernement central (*Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*, 2012), provincial et leurs partenaires, domine et sous-tend cette urbanisation ; alors que la population y réagit constamment à sa manière. Dans cette formule d'interactions perpétuelles entre l'État, ses partenaires, la population et le milieu de vie, je tenterai de percevoir l'espace produit à Lào Cai – une ville frontalière - et ainsi enrichir nos compréhensions théoriques sur l'urbanisation des petites et moyennes villes au Vietnam.

Dans ce chapitre, je répondrai aux trois questions de recherches qui sont i) Quels sont les intérêts et les idéologies de l'État qui sous-tendent l'urbanisation à Lào Cai ? ii) Comment l'aménagement de la ville comprenant son cadre bâti, ses infrastructures et ses réseaux routiers qui, par leurs impacts spatiaux, permettent ou empêchent les pratiques quotidiennes d'y prendre lieu? et iii) Comment la vie quotidienne de la population vis-à-vis leur milieu de vie qui étaye l'urbanisation intensive prend-t-elle lieu? Pour ce faire, je récapitulerai dans un premier temps les résultats des chapitres 4, 5 et 6 et les interactions entre les trois espaces dans la production de l'espace. Dans un deuxième temps, je mettrai ces résultats en lien avec la littérature

sur les petites et moyennes villes en cours d'urbanisation afin de théoriser nos résultats.

Ce chapitre est organisé comme suit. La première partie porte sur les résultats de l'espace conçu par l'État qui conçoit la ville sous une perspective moderne. Dans la deuxième partie, un récapitulatif de l'aménagement de la ville calé sur des critères promouvant un développement urbain durable sera ensuite présenté. La troisième partie porte sur les expériences et les perceptions de la population envers la modernisation de leur milieu de vie. Les interactions entre les parties précédentes donneront une idée plus concrète de l'espace produit à Lào Cai. Elles m'apprêtent à initier un débat sur la modernité en vue des résultats, du cadre conceptuel, ce que je exposerai dans la quatrième partie.

### 7.1 Les connaissances et les idéologies de l'État qui sous-tendent l'urbanisation

Cette idéologie résulte en quatre caractéristiques de la conception de la ville. Premièrement, il s'agit de la construction des monuments imposants (d'influence soviétique), ce qui consiste en de larges rues parées d'édifices publics monumentaux représentant la grandeur du régime. La construction des monuments est basée sur une planification sur commande par les dirigeants de la province. Ce fait a été observé dans une autre ville de taille moyenne au Vietnam (Kaiser, 2013). Deuxièmement, la ville adopte des moyens de communication déchus comme les panneaux de communication du parti communiste qui, par leur dispersion partout dans la ville, rappelle la présence de l'État, son contrôle de l'espace public et son alliance avec le secteur privé qui commande ces panneaux. Troisièmement, Lào Cai reproduit en copiant des modèles de développement de Hanoi sans adaptation locale. Ceci est illustré par la construction des complexes résidentiels clôturés qui ne sont pas dédiés à la population locale (par le prix élevé du logement), et la conversion des marchés

publics de la ville en espaces régularisés, plus modernes et sans adaptation à la culture de vente propre à la région. Finalement, il y a un intérêt clair, axé principalement sur l'esthétique, et ce, peu importe la fonctionnalité de l'ouvrage ou du service, comme la gare de Lào Cai rénovée en 2014 qui dispose de beaucoup d'inconvénients dans les mesures de confort et de sécurité.

Pour théoriser la production de l'espace à partir du cas de Lào Cai, j'argumente que la ville de Lào Cai est conçue par une approche développementaliste et moderniste sous des influences politiques personnelles et de la gouvernance locale, avec la participation grandissante du privé. Pour appuyer cet argument, je réfère à d'autres cas des petites et moyennes villes qui adoptent cette même approche moderniste pour le développement de la ville.

Parmi ces cas figure notamment une petite ville chinoise, Jinghong, située à la province de Yunnan, à l'autre côté de la frontière avec Lào Cai. Il est important à souligner que les motifs derrière le développement de la ville de Jinghong sont développementalistes, modernistes et axés sur l'économie du marché, sans prendre en considération des particularités sociopolitiques, historiques et environnementales de la ville (Neo et Pow, 2015). Les dirigeants de la ville et les urbanistes conçoivent la ville en tant qu'un portail du sud-est de l'Asie par l'adoption des stratégies entrepreneuriales et l'imagination de leur milieu vers l'urbanité idéale (Neo et Pow, 2015, p. 556). Dans le cas des petites et moyennes villes chinoises que quelques dirigeants locaux font la promotion des stratégies de développement pour des fins économiques mais aussi pour des fins personnelles où ils assurent la promotion de leur carrière politique (Ibid).

De plus, je constate que la référence à d'autres grandes villes modernes dans la même région constitue un motif principal démarquant les plans de développement de la ville. En ce sens, à Jinghong, les stratégies d'entrepreneuriat local s'identifient dans

celles de la ville de Shenzhen, qui, par sa proximité à Hong Kong, lui donne l'image d'une ville moderne et prospère liée à l'économie mondiale (Ibid). Cela étant dit, cette tendance à copier le modèle de Shenzhen ne veut pas dire que Jinghong sera une réplique des villes modernes chinoises, elle est plutôt prise par une aspiration et une imagination urbaines pour copier 'ce qui est moderne' d'une ville icône (Ibid, p. 557).

Le rôle de la gouvernance locale est aussi à noter. L'espace conçu des petites et moyennes villes implique également la gestion urbaine par les gouvernements locaux étant donné que ces derniers, par leurs politiques, assurent les intérêts et les objectifs qui étayent l'urbanisation. Bien que l'urbanisation des petites villes chinoises partage les mêmes motifs de l'urbanisation que Lào Cai - notamment l'intégration à l'économie mondiale - d'autres processus politiques et idéologiques y émergent durant la gestion urbaine et ne se trouvent pas au Vietnam. À titre d'exemple, à Louagang (Guangzhou, Chine) bien que les services soient la responsabilité des comités locaux (comme les cadres villageois), le gouvernement local du district a commencé dès les années 2000 à être directement impliqué dans le développement des services médicaux, éducatifs et l'établissement des plans de retraites pour les paysans. Ceci afin de surmonter d'une part les conflits entre les résidents et les comités locaux, d'une autre, d'alléger les impacts de l'urbanisation sur le vécu des paysans, ainsi d'assurer la paix sociale et gagner une légitimité aux yeux des villageois (Wong, 2015, p. 11).

Finalement, il est à mentionner le rôle grandissant du secteur privé dans l'urbanisation. À Lào Cai, la modernisation banalisée de la ville se manifeste aussi dans la production des complexes résidentiels et dans l'encouragement à construire et à étendre la surface bâtie au détriment de la terre agricole. Le secteur privé participe activement à ces processus, ce qui est rendu possible grâce aux réformes foncières qui renoncent progressivement le droit d'exploitation du foncier par ses utilisateurs. D'une certaine façon, c'est une forme de privatisation de l'urbanisation, qui est

observée dans d'autres villes plus grandes en Asie du sud-est (Hoai, 2015 ; Huynh, 2015). Cette tendance dans une ville moyenne comme Lào Cai est expliquée par deux mécanismes.

Premièrement, comme mentionné par plusieurs auteurs, il existe une tendance générale entreprise par les villes marginalisées - celles qui cherchent des investissements étrangers et des stimulus de développement pour stimuler leur croissance économique stagnante - , en ère de mondialisation, de rattraper leur décalage urbain par rapport aux grandes villes, par l'embarquement dans un processus d'urbanisation émulant le modèle occidental d'entrepreneuriat urbain (Jessop et Sum, 2000 ; Jonas et Wilson, 1999 ; Logan et Molotch, 1987 ; Neo et Pow, 2015 ; Short et Kim, 1999). Deuxièmement, la décentralisation et la privatisation poussent les gouvernements locaux à trouver des sources pour financer le développement et construire les infrastructures urbaines de leur localité. Pour ce faire, ces gouvernements doivent se baser sur leur ressource naturelle – la terre – pour attirer les investisseurs privés, d'où viennent les politiques foncières comme le *Land leasing* en Chine, ou *Land for infrastructure* au Vietnam (Labbé, 2015 (a) ; Leitner et Garner, 1993 ; Neo et Pow, 2015 ; Wong, 2015)

En somme, on constate que les stimulants publics initiés par le gouvernement local à Lào Cai pour l'urbanisation de la ville corroborent avec la littérature recensée. La contribution de chacun de ces stimulants dans la conception de la ville diffère à Lào Cai. De plus, le contexte politique urbain au Vietnam rend le cas de Lào Cai différent des cas dans d'autres pays (à savoir, la volonté de faire monter l'échelle de la ville, peu importe les intérêts de la population).

## 7.2 L'aménagement de la ville : le cadre bâti, les infrastructures et les réseaux routiers

Mes observations montrent des grandes différences dans l'aménagement de la ville entre les communes urbaines au nord et celles périurbaines au sud. En termes de rupture de la forme urbaine, il existe une rupture naturelle représentée par le passage du fleuve rouge et accrue par le manque de ponts le traversant. Il existe également une rupture anthropogénique représentée par le passage de l'autoroute Tran Hung Dao, constituant une barrière physique à la population, notamment à cause du manque d'intersections et des feux de circulation tout au long de cette artère dans les communes du sud.

En termes de compacité, les grandes emprises au sol et les hauteurs de trois ou quatre étages dans les communes urbaines créent un milieu fortement densifié, contrairement à l'étalement urbain vers le sud de la ville. De plus, les communes urbaines sont dotées d'une diversité fonctionnelle au niveau de l'îlot et du bâtiment, alors qu'il existe une ségrégation des fonctions urbaines dans les communes périurbaines où se situent la plupart des édifices gouvernementaux. Dans ce contexte d'aménagement précaire, le potentiel de la marche est limité dans toute la ville étant donné les grandes distances, l'absence de feux de circulation et l'encombrement des trottoirs. De plus, l'inefficacité du transport en commun à Lào Cai rend les gens plus dépendants de leur moto. Finalement, il y a une répartition inéquitable des espaces publics entre les communes urbaines et périurbaines, en plus d'une accessibilité réduite des espaces publics, notamment dans les communes périurbaines.

Pour théoriser l'approche par laquelle la ville est aménagée, il est indispensable d'identifier l'espace perçu en tant qu'une matérialisation de l'espace conçu, soit une représentation concrète de la conception des urbanistes et décideurs publics expliqués ci-dessus. En ce sens, l'étalement urbain de la ville est expliqué par les mécanismes

de l'urbanisation qui se basent sur les ressources locales de la ville (notamment la terre) et les stratégies d'entrepreneuriat expliquées dans la section précédente. Quant à la forme urbaine, les communes périurbaines au sud de la ville paraient comme une nouvelle ville, distincte et en rupture avec le nord de la ville. Cette rupture est expliquée par le discours de la modernité où la planification urbaine au Vietnam, depuis les dernières décennies, s'oriente sur la création des nouvelles zones urbaines dans les périphéries de la ville conçues en tant que zones autarciques (Hoai A.T., 2015). Ces nouvelles zones reflètent différentes perceptions de la modernité, notamment la production de l'espace à l'influence néolibérale (Hoai Anh Tran, 2015 ; Pow, 2009).

Le manque d'espaces publics et l'absence d'efforts de réduire les ruptures montrent que les concepteurs du milieu (urbanistes, architectes, décideurs) ne s'intéressent pas aux besoins de la population en termes de loisirs et de déplacement. Cela est expliqué par les intérêts des promoteurs dans la production de l'espace en détriment des intérêts de la population (Hoai A.T., 2015). Le processus de la production de l'espace urbain au Vietnam est marqué par une concordance entre le gouvernement et le secteur privé comme j'ai montré précédemment. Une telle concordance entre les deux acteurs résulte en un manque d'espace public, exclusion sociale et des espaces homogènes, régularisés et contrôlés (Douglas et Huang, 2007 ; Hoai A.T., 2015 ; McLeod et Ward, 2002). Suite à son étude sur quatre nouvelles zones urbaines situées sur les périphéries de Hanoi, Hoai A.T. (2015) signale un manque de services et espaces publics pour les résidents de ces nouvelles zones. J'argumente que la politique – *Land for infrastructure* – expliquée dans le contexte – bien qu'elle vise à attirer le secteur privé vers la construction des infrastructures techniques et sociales (Labbé et Musil, 2013), donne aux promoteurs le pouvoir de manipuler la conception de l'espace selon leurs intérêts (Huynh, 2015).

À partir de ces faits, l'espace perçu de la ville de Lào Cai rejoint les traits principaux de l'aménagement de territoire au Vietnam, qui consistent en des interventions dans le milieu périurbain plutôt qu'un réaménagement et développement du centre mettant en avance les intérêts du secteur privé et la privatisation de l'espace (Douglas et Huang, 2007) et la privatisation de la planification (Shatkin, 2008). En effet, la concordance entre le public et privé se reflète sur le paysage urbain de la ville. D'ailleurs, le Vietnam prend un élan vers la privatisation en promulguant des politiques publiques et des réformes sur le foncier en faveur du privé.

### 7.3 La vie quotidienne de la population vis-à-vis leur milieu de vie

Les entretiens avec la population se concentrent sur les quatre axes principaux suivants: les modes de subsistance, les logements, les perceptions sur l'urbanisation et le niveau de services urbain, et la migration. Je tenterai de théoriser les réactions et les expériences de la population envers chacun de ces axes à l'aide du concept de la politique au quotidien (les gens qui appuient, contestent, se conforment et modifient les normes et les lois que les autorités promulguent sur la production et l'allocation des ressources) (Kerkvliet, 2009).

En vue des modes de subsistance, je constate que l'urbanisation a des impacts sur les modes de subsistance des paysans notamment dans l'expropriation et la transformation des terrains agricoles qui constituaient leur seule ressource financière. Par conséquent, d'autres modes de subsistance liés à l'agriculture et aux services urbains commencent à émerger, comme l'agriculture urbaine ou les motos-taxis et d'autres prennent plus d'ampleurs comme les ventes itinérantes et les cafés trottoirs. En cette conjoncture de rétablissement de l'espace, les relations interpersonnelles deviennent un capital social sur lequel la population compte davantage pour accéder aux emplois et augmenter leurs revenus. Donc, les expériences de la population et

leurs réactions envers les transformations urbaines et politiques de la ville démontrent une conformité indélébile et une tendance à s'adapter à la nouvelle réalité.

Les perceptions de la population envers l'urbanisation se diffèrent selon le statut résidentiel et socio-économique de la population. À titre d'exemple, les immigrants de Lào Cai appuient délibérément la modernisation en lien avec le progrès par rapport à leur ville rurale d'origine, alors que les résidents relocalisés soulèvent davantage les côtés négatifs de l'urbanisation, notamment ses impacts sur leurs modes de subsistance, ce que j'associe à la conformité indélébile marquant leur contrariété. Quant aux services urbains, face au doute envers le niveau de service, les résidents tendent à trouver eux-mêmes des alternatives en s'appropriant des espaces et en les transformant selon leurs besoins. Ce contournement pour accéder à un service adéquat est considéré comme étant une modification aux lois et aux normes de la ville.

Bien que d'autres cas documentés dans la littérature portant sur les impacts de l'urbanisation sur la vie des résidents ne soient pas discutés dans l'optique de la politique au quotidien, j'utilise quand même ces cas pour mettre Lào Cai dans un portrait plus large. À propos des modes de subsistances alternatives, je réfère au cas de la petite ville chinoise présentée ci-dessus, Jinghong. Cette ville a élaboré une approche entrepreneuriale reliant entre l'urbain et le rural. Plus particulièrement, la ville a capitalisé le milieu rural et les modes de subsistances agricoles de la population dans une conjoncture urbaine (Neo et Pow, 2015). Cette approche pro-urbaine et -rurale à la fois, sert d'apport à l'*empowerment* de la population majoritairement agricole. Je cite à cet effet, le regroupement des commerçants du thé indigène *Pu-er* autour d'un hôtel réputé dans la ville et fréquenté par les hommes d'affaires, ce qui donne un aspect commercial/professionnel à l'espace, dont profitent les commerçants. Le 'district du thé' (Neo et Pow, 2015, p. 561) est une manifestation du lien urbain-rural. Il constitue un site touristique où chaque

commerce témoin et promeut la tradition ethnoculturelle unique *Pu-er* de la plantation du thé (Ibid). D'autres modes de subsistances agricoles de la population, comme l'élevage des porcs, ont été maintenus et développés pour accommoder l'urbanisation de la ville. Une grande boucherie spécialisée dans le porc s'est située dans la rue commerciale principale de la ville (Ibid). D'autres exemples provenant de la Chine montrent l'implication du gouvernement local pour alléger les impacts de l'urbanisation sur les modes de subsistances ruraux par la création des opportunités de travail pour les anciens agriculteurs dans les usines de la ville. Cela dit, l'initiative n'était pas efficace étant donné les exigences techniques que les agriculteurs en manquent, ce qui a mené le gouvernement à établir des centres de formation pour accommoder les ex-agriculteurs techniquement au marché du travail (Wong, 2015).

Au Vietnam, les impacts socio-économiques de la perte de terres agricoles sur les paysans dépendent sur leurs âges, niveau d'éducation et leurs épargnes (Thanh Nguyen et al., 2016). Ceux qui possèdent un niveau d'éducation élevé et qui sont jeunes et aisés peuvent trouver un travail public dans le gouvernement ou travailler pour leur propre compte. Ceux qui sont âgés entre 35 et 50 trouvent plus de difficultés à trouver un travail public. La plupart travaillent pour leur compte ou dans des travaux informellement payés (Ibid).

J'ai montré qu'à Lào Cai, l'inadéquation des compensations est un des impacts négatifs de l'urbanisation, tant au niveau économique qu'au niveau d'habitation. Le rôle que les compensations jouent dans la vie des paysans durant l'urbanisation est documenté dans le cas d'Hanoi par Tuyen T.Q. et al (2014). Les compensations des ménages suite à la perte de la terre agricole dans le milieu périurbain de Hanoi sont assignées sous forme des compensations financières ou celle d'un terrain de 10% de la surface des terres expropriées, si la surface révoquée de ces dernières dépasse 30% de la surface initiale de la terre (Tuyen T.Q. et al., 2014). Ces terrains localisés près des zones industrielles ou dans les nouveaux quartiers urbains sont à fin commerciale

où ses bénéficiaires peuvent ouvrir des petits commerces ou les construire pour des fins de location (Ibid). Cette dernière option n'était pas évidente dans ma recherche étant donné le manque de moyen pour construire, et la demande plus ou moins limitée sur les logements, notamment dans le milieu périurbain. Bien que Tuyen T. Q. et al (2014) trouvent qu'il n'existe pas des impacts économiques négatifs de la perte de terrains, j'argumente que ce manque d'impacts pourrait être camouflés par les impacts positifs des compensations financières sur les dépenses à court terme. En ce sens que Labbé (2015) réitère l'importance d'avoir des études empiriques sur les impacts socio-économiques de la perte de terres agricoles sur le long terme (Labbé, 2015(c)). Encore pire, les ménages du milieu périurbain de Hanoi sont souvent peu ou insuffisamment compensés, particulièrement dans les cas où il existe des intrications entre la formalité /informalité de l'appropriation des terres (Ibid, p. 150).

En ce qui concerne les logements, je vois que le processus d'expropriation des terrains engendre beaucoup de problèmes sur le milieu de vie de la population. Ces problèmes comprennent le manque d'informations sur le délai et le nouveau lieu de résidence. Au Vietnam, le gouvernement local et les promoteurs, afin de refouler les résistances attendues de la population lors de l'expropriation des terrains, dissimulent les informations sur les zones qui seront évacuées, le délai d'éviction et les informations sur la nature des compensations (World Bank 2011 ; Labbé, 2015 (b)). Malgré cela, la population se plie involontairement et construit des cottages temporaires en attendant que leurs nouvelles demeures soient terminées. Par ailleurs, les compensations financières inadéquates accordées aux ménages relocalisés les obligent à construire de façon modeste leurs nouveaux foyers. Cela dit, les uns sont satisfaits de leurs nouvelles conditions de vie, alors les autres préfèrent leurs anciens logements traditionnels et plus spacieux. Quant aux immigrants aisés et aux résidents des communes urbaines, ils appuient délibérément l'urbanisation et la modernisation de la ville et font des rénovations à leurs maisons. Les politiques au quotidien associées à cet axe diffèrent entre conformités à la nouvelle situation pour accéder à

une ressource vitale comme les logements, et modification du cadre bâti de la ville moderne par une architecture vernaculaire inesthétique qui se ressemble partout dans les nouveaux quartiers urbains. Ces résultats montrent que la forme de la politique au quotidien en réaction aux changements de logements varie selon le statut socioéconomique des résidents.

Finalement, en ce qui concerne les migrants à Lào Cai, je constate que les possibilités d'emplois qui découlent de l'urbanisation ne correspondent pas aux compétences professionnelles de la population locale ni des migrants qui sont majoritairement des agriculteurs. Malgré cela, une grande majorité des migrants travaillent dans le secteur de la construction, tandis que peu d'entre eux travaillent dans les secteurs de l'administration et du commerce. Donc, je perçois l'accommodement des migrants au travail comme étant, à la fois, une modification portée au marché du travail et une conformité pour accéder à l'emploi. En dépit de ce flux migratoire, qui est d'ailleurs appuyé par le réseau routier interprovincial efficace, l'État ne s'apprête pas à fournir des logements pour les migrants, ce qui amène à des conditions de vie insalubres chez les migrants défavorisés et mène la plupart des travailleurs de la construction à loger sur les chantiers mêmes. Ce plissement témoigne d'une conformité à l'urbanisation qui n'est pas volontaire.

Sur un plan conceptuel, le concept de la politique au quotidien contribue à l'étude des dimensions politiques des pratiques quotidiennes de la population à Lào Cai. En ce sens que la notion 'dimensions politiques' désigne spécifiquement les réactions de la population envers la politique de l'État. Selon McGee (2009), l'urbanisation au Vietnam est un projet mené simultanément par l'État, le secteur privé et la population. C'est-à-dire que l'urbanisation s'agit d'un projet qui reflète les visions et la planification de l'État, axées sur des objectifs développementalistes et sociopolitiques. L'urbanisation implique aussi les interventions des individus, ménages et des groupes économiques dans l'espace perçu (McGee, 2009). Bien que ce cadre conceptuel de

McGee soit valide, il ne tient pas en compte le lien entre la politique et les pratiques quotidiennes de la population; ce que le concept de la politique au quotidien met en évidence.

Le concept de la politique au quotidien permet également de comprendre des transformations dans d'autres aspects de la vie quotidienne, comme les modes de subsistance, les logements, les perceptions de la population sur l'urbanisation et les services, la question de la migration ; et les déplacements intra et interprovinciaux. Les formes de la politique au quotidien sont latentes dans toutes les activités quotidiennes de la population étant donné la forte présence de l'État et l'implication du gouvernement local dans l'urbanisation. À cet effet, je décortique mes constats pour en ressortir les dimensions politiques qui sous-tendent les réactions de la population. De plus, l'association du concept de la politique au quotidien à un niveau conceptuel macro, celui de la production de l'espace a permis d'évaluer la contribution de la politique, en tant que pratiques quotidiennes de la population, dans la production de l'espace à Lào Cai.

Les données empiriques de ma recherche à Lào Cai montrent que l'exploitation de ressources naturelles – rurales pour promouvoir l'urbain a laissé la population avec peu d'options pour s'adapter à la nouvelle situation. Malgré cela, la population s'accommode à l'urbanisation en créant une nouvelle réalité sur les plans socioéconomique et physique de la ville. En effet, la ville de Lào Cai se démarque par le vécu de sa population ; l'agriculture urbaine et l'appropriation de l'espace font preuve d'une telle adaptation confectionneuse.

## 7.4 Production de l'espace

Dans cette partie j'étudie l'espace produit en sa totalité à travers les interactions entre les trois espaces (conçu, perçu et vécu). Pour ce faire, je vais d'abord présenter les interactions entre l'espace conçu — représenté par les intérêts des fonctionnaires — avec l'espace perçu représenté par l'aménagement de la ville. Ensuite, j'étudie les interactions entre l'espace perçu et l'espace vécu, représenté par les pratiques quotidiennes de la population et leurs expériences avec l'urbanisation. Les interactions entre l'espace conçu et vécu seront présentées à la fin.

### 7.4.1 Interactions entre l'espace conçu et l'espace perçu

L'appellation que donne Henri Lefebvre à l'espace conçu est la « représentation de l'espace », en le sens que l'espace conçu est un espace abstrait qui sert à représenter les intérêts et le pouvoir de l'État envers la ville (Rogers, 2002). J'ai étudié les connaissances et les idéologies des acteurs qui conçoivent cet espace. Leur conception, encore influencée par l'image de la ville socialiste et des intérêts politiques personnels, représente leurs intérêts à moderniser l'image de la ville et à changer son échelle d'une ville de deuxième rang en une ville de premier rang. Alors que l'espace perçu, tel qu'expliqué par Lefebvre, sert de support physique aux conséquences des activités humaines et de leurs expériences avec le milieu (Ibid). Comme les montre la figure 7.1, les interactions entre ces deux espaces comprennent : i) l'influence des idéologies sur l'espace physique, ii) les changements politiques pour faciliter l'expansion de l'espace physique, iii) le copiage du modèle de l'espace physique d'une grande ville dans la conception d'une autre.

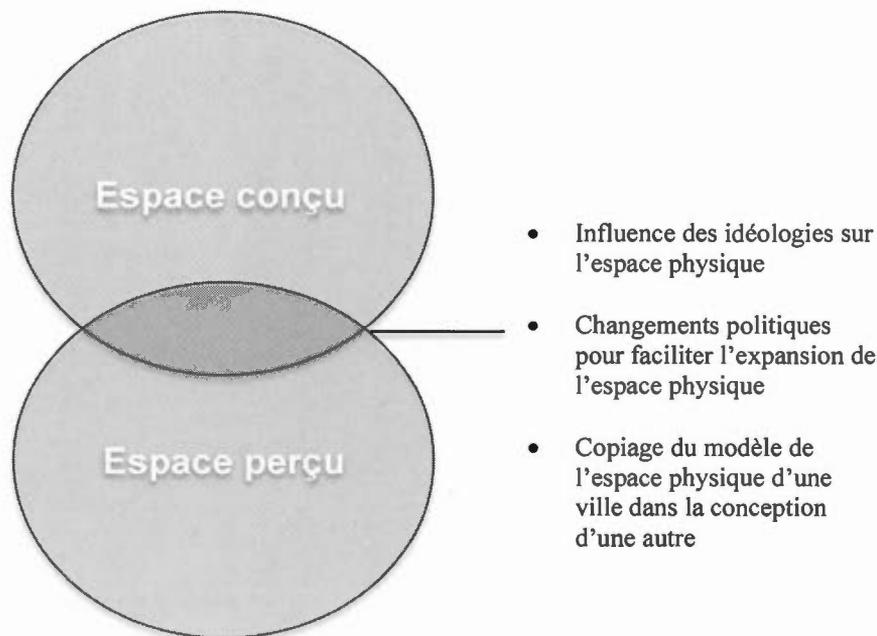


Figure 7.1 : Interactions entre les espaces conçu et perçu

La mise en pratique des connaissances et idéologies des dirigeants de l'État fait naître l'espace perçu docilement à leur conception. De façon générale, l'espace conçu comprend la façon avec laquelle les éléments observés dans l'espace perçu sont conçus et représentés (Ibid). Je peux ainsi ajouter que l'espace perçu est docile à l'espace conçu en matière de support physique, mais pas forcément en termes de production des activités quotidiennes comme nous allons voir ultérieurement dans ce chapitre.

Les villes en voie d'urbanisation apparaissent comme un grand champ d'essai où s'appliquent les stratégies de développement de l'État, et ce, peu importe les intérêts de la population. Le cas de la ville chinoise de Jinghong documente les initiatives développementalistes du gouvernement pour promouvoir le tourisme dans la ville coup (Neo et Pow, 2015). Ils ont établi un modèle d'un village ethnique pour mettre en évidence les particularités ethnoculturelles de la ville. Toutefois, cette initiative qui

est conçue sur la marchandisation de la culture plutôt que sur les intérêts de la population a manqué son coup (Neo et Pow, 2015). À Lào Cai, le milieu périurbain au sud de la ville est conçu et construit en rupture avec le noyau central de la ville au nord, établi autour de la poste frontalière avec la Chine. L'étalement urbain observé découle d'une vision de l'État qui cherche à se distinguer par la grandeur d'échelle de ses infrastructures urbaines physiques plutôt que la fonctionnalité. Il existe un intérêt spécial à la construction des édifices publics monumentaux qui reflètent la conception grandiose de l'État au détriment des infrastructures vitales, comme les services médicaux et les ponts traversant le fleuve rouge pour améliorer l'accessibilité dans la ville. Les entretiens ont également révélé une rapidité dans l'achèvement des projets, notamment les édifices publics sur le long de l'autoroute Tran Hung Dao. Cela a pour but de marquer le mandat des dirigeants de la province et mettre en évidence leurs réalisations pour des intérêts personnels. Il est important de noter que la rapidité d'un projet pourrait être avantageuse, mais implique des coûts additionnels et un financement stable, ce qui applique une charge importante sur le budget de la ville.

Un autre aspect découlant de l'interaction entre les espaces conçu et perçu est celui des réformes sur la loi foncière pour faciliter et justifier les expropriations des terrains agricoles pour des fins d'urbanisation. Une étude sur la périurbanisation par Labbé montre que le discours répandu portant sur l'image d'un milieu urbain moderne, et qui est adopté par le gouvernement central, permet la promulgation des telles réformes à la loi foncière (Labbé, 2015 (a)). Les conséquences de ces réformes se concrétisent dans l'espace perçu sous forme d'une perte de terrains agricoles et une croissance de la surface bâtie intense. De plus, l'espace perçu permet la reproduction des activités humaines, comme nous allons le voir plus tard, notamment par la construction des logements pour les ménages relocalisés dans les nouveaux quartiers urbains.

En revanche, l'espace perçu a un effet direct sur l'espace conçu, L'espace perçu dans des grandes villes vietnamiennes comme hanoi et Ho Chi Minh Ville a un impact sur

la conception de l'espace à Lào Cai, en inspirant les dirigeants de la province et les invitant à le copier à Lào Cai. J'ai présenté le cas des complexes résidentiels à Lào Cai qui copient les projets de développement résidentiel à Hanoi, ainsi que la conversion des marchés publics de la ville en espaces régularisés et plus modernes. En Chine l'urbanisation des petites villes chinoise s'inspirait du modèle des grandes villes, comme la ville de Shenzhen proche du Hong Kong (Neo et Pow, 2015).

#### 7.4.2 Interactions entre l'espace perçu et l'espace vécu

D'abord, il est important de rappeler que l'espace perçu par son aménagement permet ou empêche les activités quotidiennes de ses usagers, donc l'espace perçu crée des impacts spatiaux (Rogers, 2002). À titre d'exemple, le manque de ponts traversant le fleuve rouge crée des impacts spatiaux représentés par un achalandage sur les deux ponts existants à Pho Moi et Coc Leu. Dans cette partie, je vais montrer comment l'espace vécu est influencé par l'espace perçu, ensuite j'exposerai la tendance de l'espace vécu à s'en émanciper constamment, ce qui crée des tensions perpétuelles entre les deux espaces. La figure 7.2 illustre les possibilités d'interaction entre les espaces perçu et vécu.

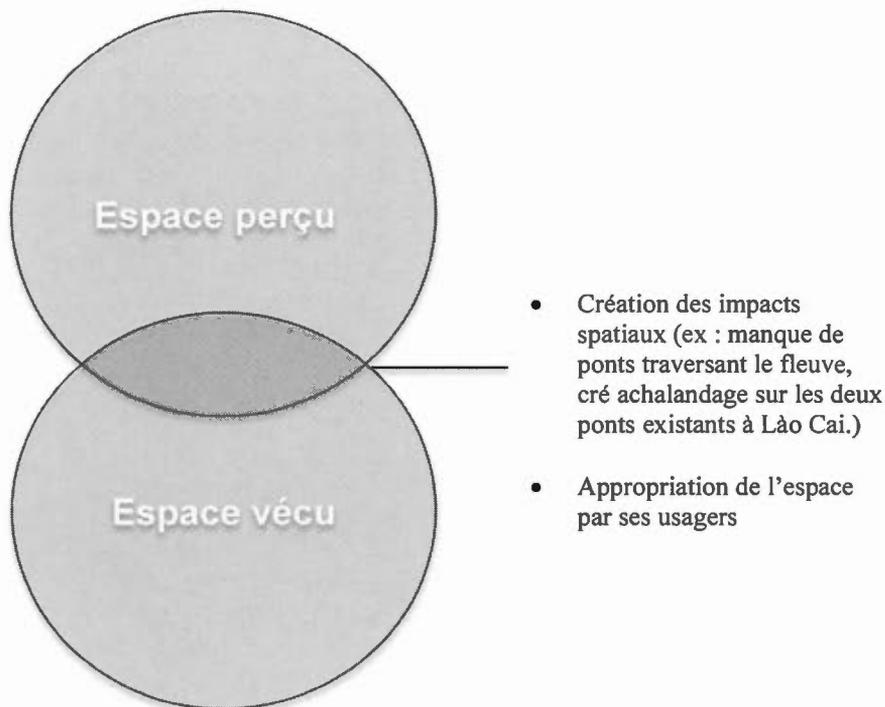


Figure 7.2: Interactions entre espaces perçu et vécu

Reprenons cet exemple du manque de ponts sur le fleuve rouge. La rupture naturelle qu'impose le passage du fleuve rouge à la ville n'a pas été ajustée par la construction des ponts additionnels afin d'assurer une accessibilité adéquate. Par conséquent, les deux ponts traversant le fleuve à Pho Moi et Coc Leu sont devenus des axes vivement achalandés. Ce volume de trafic provoque des interactions sociales avec le milieu, dont des activités commerciales — parfois informelles — sur les bords de ces axes, qui profitent de l'achalandage. C'est le cas du pont Coc Leu situé au nord de la ville et qui relie entre les communes Pho Moi à droite et Coc Leu à gauche du fleuve. On y trouve des vendeurs itinérants qui s'installent aux deux extrémités du pont, en continuité avec le marché permanent de Coc Leu localisé à l'extrémité du pont.

Le même phénomène se répète avec l'autoroute Tran Hung Dao, qui est le seul axe principal qui relie les communes urbaines au nord avec les communes périurbaines et rurales au sud. Les vendeurs itinérants, profitant de la circulation intense, s'installent au long de l'autoroute pour vendre leurs fruits. En même temps, l'autoroute constitue un obstacle pour les piétons, et même pour les automobilistes et motocyclistes étant

donné les grandes distances qui séparent ses intersections. De plus, les grandes échelles de la ville et les longues distances à parcourir ont des impacts directs sur la répartition équitable des lieux vitaux, comme les parcs, les services et les places publiques. À titre d'exemple, il existe un grand hôpital général dans la ville à Binh Minh, alors que le reste de la ville est doté de petites cliniques. Cela est aussi le cas des lieux de loisirs et des marchés publics, dont les communes périurbaines manquent notamment.

Bien que les cas précédents montrent les impacts de l'espace perçu sur le vécu de la population, l'espace vécu, dominé par les espaces conçu et perçu, cherche constamment à s'émanciper. Ces tentatives d'émancipation ont des impacts sur l'espace perçu et le transforment dépendamment du contexte. Les résidents réagissent face au manque de services ou de lieux de loisirs en s'appropriant l'espace perçu pour le transformer selon leurs besoins. C'est le cas de l'appropriation de l'espace public devant le comité populaire à Nam Cuong que les résidents des communes périurbaines se sont approprié et ont transformé en y appliquant leurs propres normes d'usages. Il existe d'autres formes d'appropriation de l'espace perçu comme l'agriculture dans le milieu urbain et au bord du fleuve, qui est plutôt une appropriation des terrains vacants, ou même des carreaux de terre sur les trottoirs pour y planter, en réaction à la perte de mode de subsistances, ou pour assurer leurs besoins en nourriture. L'appropriation de l'espace comprend également la transformation des trottoirs en des espaces privés que les commerçants, les vendeurs itinérants, les cafés trottoirs, les vendeurs de loteries et les résidents s'approprient. Dépendamment du contexte, ces appropriations pourraient être apparues en réaction à la carence d'espace convenable ou encore être dues à la perte de mode de subsistance agricole. Par ailleurs, les marchés publics témoignent d'une forme d'appropriation de l'espace, où les vécus des vendeurs, leurs cultures de ventes transforment l'espace et lui reflète une identité unique. Les marchés traditionnels sont des exemples où l'espace vécu s'émancipe et crée un espace 'extraordinaire' (Rogers, 2002).

Ces différentes formes d'appropriations de l'espace compensant le cadre bâti non convenable aux usages de la population rejoignent les activités de la population dans les nouvelles zones urbaines situées dans les périphéries de Hanoi. Les impulsions populaires dans la production de l'espace dans ces zones se manifestent par l'appropriation de l'espace, ajustement perçu, par des jeunes qui jouent au soccer dans la rue, et des aînés qui ont tracé eux-mêmes un terrain pour jouer badminton. D'autres initiatives populaires transforment l'espace en s'appropriant des trottoirs des rues latérales par les vendeurs et les cafés (Hoai, 2015).

#### 7.4.3 Interactions entre l'espace vécu et l'espace conçu

À Lào Cai des tensions importantes entre les espaces conçu et vécu se manifestent sous forme non hostile. Ces interactions se représentent d'une part par la volonté de l'État d'influencer et moderniser les activités quotidiennes de la population pour se conformer avec l'image moderne que l'État tend à créer. D'une autre, par les tentatives perpétuelles de la population afin de s'affranchir de l'influence imposée par l'État (figure 7.3).

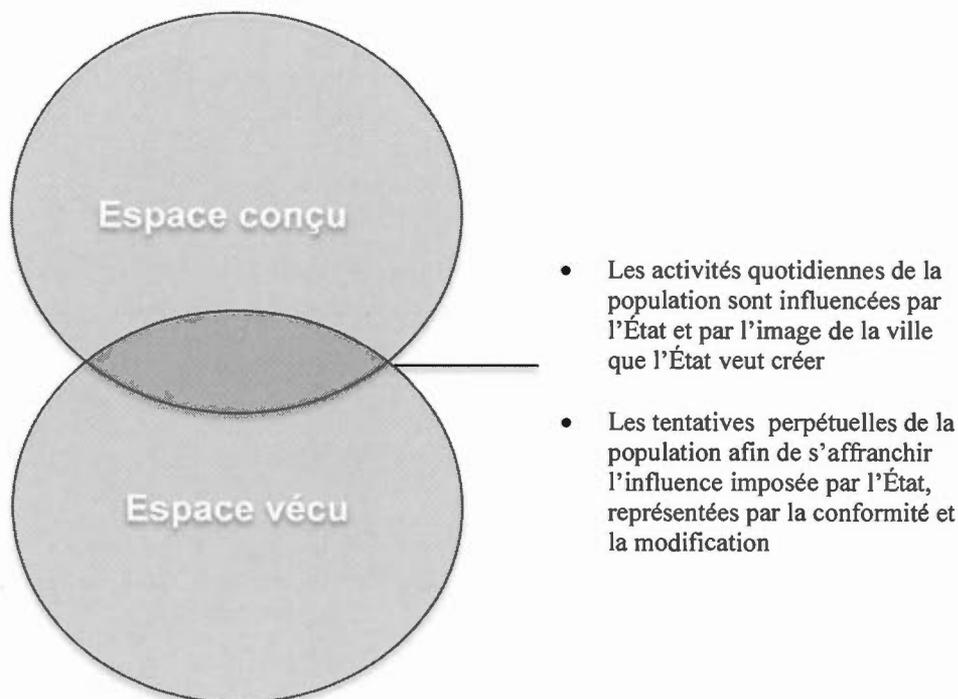


Figure 7.3: Interactions entre les espaces conçu et vécu

L'influence de l'État sur le vécu de la population peut être expliquée par l'approche politique d'intégration du Vietnam comme le suivant. L'État, influencé par les conditions de la guerre et l'indépendance ainsi que par le système politique socialiste, a tenu son pouvoir sur le nord du Vietnam en intégrant les personnes des terres basses ('lowlanders', essentiellement Kinh) avec les minorités ethniques indigènes du nord. Ces derniers sont ainsi incorporés à la bureaucratie de l'État (Hardy, 2003 ; Pholsena, 2012 ; Salemink, 2011 ; Tappe, 2015). Ce processus d'intégration et 'enclosure' selon Scott (1998, 2009) vise à rendre la société dans les montagnes plus gérable et contrôlée (Scott, 1998, 2009). Après les réformes politico-économiques et la transition vers l'économie mondiale, la même approche décrite par Scott demeure latente dans les politiques développementalistes qui se manifestent sous forme d'intégration au marché, remplacement des propriétés collectives par des droits individuels d'exploitation du terrain et d'adoption des semences hybrides (Turner et al., 2015). Donc, l'espace conçu exerce toujours son influence sur l'espace vécu sous

différentes formes. Bien que l'espace vécu soit dominé par les espaces conçu et perçu, il n'est pas complètement réductible ni à l'un ni à l'autre. Les tentatives continuelles de la population de s'affranchir de cette influence exercée par le gouvernement ou par le milieu physique de la ville en font preuve. Ainsi, les expériences et le vécu de la population sont des réactions à la conception isolée du gouvernement. Toutefois, ils s'épanouissent au-delà des simples réactions et montrent une richesse et diversité de réfutations à leurs conditions de vie.

Prenons la question de la perte des modes de subsistances agraires, qui est causée par la conception de la ville (l'espace conçu) et représentant l'intérêt de l'État à urbaniser la ville en exploitant ses ressources naturelles - la terre. Les paysans qui ont perdu leurs terrains agricoles se sont créés un travail alternatif, par exemple un ancien paysan devient un vendeur intermédiaire qui achète les récoltes des paysans et les vend dans les marchés publics. Cette conformité avec les décisions du gouvernement a ses impacts sur le vécu de la population en termes de lieu et horaires du travail, revenu, déplacement et relations sociales, qui sont souvent durs à maintenir. Donc, bien qu'on classe la réaction de la population en tant que conformité indélébile, il existe une tension évidente entre l'espace conçu et vécu qui transparait dans les conditions de vie difficiles de la population qui y vit.

Ces tensions caractérisant les interactions entre les deux espaces, sont plus marquantes dans les cas de la modification des normes et ordres promulgués par le gouvernement. Prenons l'exemple des vendeurs itinérants qui, à cause de la petite quantité des fruits qu'ils vendent, s'installent en dehors des marchés, sur les trottoirs, aux coins des rues et parfois se déplacent sur leur vélo ou moto partout dans la ville. Ils sont souvent perçus par l'État comme étant non civilisés et nuisant à l'image moderne de la ville ; et ils sont souvent chassés et expulsés par la police. Malgré cette interdiction, les vendeurs retournent de nouveau à s'installer au bord des rues une fois

que la police sera partie. Ces modifications portées aux normes et lois témoignent des fortes tensions entre les deux espaces.

Un autre exemple qui montre l'incompréhension entre les deux espaces, est celui des logements construits par les ménages relocalisés dans les nouveaux quartiers urbains. Étant donné les compensations inadéquates lors de la relocalisation et le manque de moyens financiers, les résidents construisent eux-mêmes des maisons modestes d'une ou deux étages, la plupart du temps non finies de l'extérieure ni de l'intérieure. Ces maisons se ressemblent beaucoup entre eux et caractérisent les nouveaux quartiers urbains. Je classifie cette architecture vernaculaire en tant que modification, plutôt indirecte, à l'image moderne de la ville voulue par l'État ; une telle modification représente non seulement la tension, mais aussi l'écart entre les deux espaces.

Finalement, les réactions des immigrants et des résidents urbains aisés à l'espace conçu atténuent cette tension entre les deux espaces par leur appui au gouvernement et ses intérêts à moderniser la ville. On constate que cet appui devient plus évident dans le cas des services qui sont jugés efficaces, comme le transport interprovincial et la nouvelle autoroute reliant Lào Cai à Hanoi. Malgré cet appui, je pense que, seule, la question d'accès aux modes de subsistances adéquats peut concilier les espaces conçu et vécu.

Il n'y a pas d'impacts de l'espace vécu sur l'espace conçu, notamment à cause du manque de mécanismes politiques comme consultation publique lors des projets, élections des cadres locaux (villages) et élections libres des cadres du gouvernement local (à différents niveaux : commune, district, province). Des exemples en Chine montrent qu'il existe de tels mécanismes afin d'apaiser les tensions et conflits lors de l'appropriation des terres menant potentiellement à des crises politiques et sociales plus prononcées (avec plus ou moins de succès). Ailleurs au Vietnam, des tensions et conflits fonciers ont commencé à devenir plus graves et violents, notamment à Van

Giang au sud-est de Hanoi où un grand projet de développement multifonctionnel aurait exproprié un terrain agricole de 500 hectares et évincer 2900 ménages agricoles (Labbé, 2015 (b)). Les démonstrations ont atteint leur apogée quand des affrontements violents ont eu lieu entre les policiers et 3000 villageois, qui en résultait une destruction de terres agricoles par les machineries (Ibid). Il reste à voir dans quelle direction le processus d'urbanisation à Lào Cai et dans les montagnes au front-pionnier se dirigera dans les prochaines années.

D'où vient cet écart entre l'espace conçu et l'espace vécu? Quelles sont les chances que les deux espaces se concilient? Pour répondre aux telles questions, il faut qu'on réfère au concept de la modernité. J'ai montré que l'État perçoit la transition à la modernité en tant qu'un processus linéaire culturellement neutre *acculturé*, ce qui, selon Taylor, s'agit d'une série de transformations que toutes les communautés peuvent adopter en convergence et ce, peu importe leurs cultures (Taylor, 1995). Mes résultants ont démontré la dissociation du processus de la modernisation avec les besoins de la population, leurs profils socio-économiques ou leur consultation, ce qui instaure une modernisation acculturée. Contrairement à ce processus linéaire de la modernisation, Taylor présente la perception *culturelle* de la modernisation qui tient compte de la pluralité de : « la culture humaine, que chacune a une langue et une variété de pratiques qui donnent une compréhension spécifique de la personnalité, les relations sociales, l'état d'esprit, le bien et le mal, les vertus et les vices et autres » (Taylor, 1995, p. 24). Donc, la modernité *culturelle* diverge selon la culture et le contexte dans lequel le processus de la transition à la modernité est appliqué ; ainsi, les différents points de départ du processus de la transition à la modernité mènent à différentes fins (ibid).

Pour illustrer, prenons un exemple des communautés ethniques en Asie du sud-est et l'exemple de la régularisation des marchés à Hanoi. Dans les communautés des minorités ethniques au sud-est de l'Asie, la modernité implique à la fois une

convergence à cause du processus linéaire *acculturé* représenté dans une série de transformations institutionnelles et urbaines menée par le gouvernement ; et une divergence résultant des vécus de ces communautés et de leurs différentes expressions de la modernité, qui sont façonnées par leurs expériences et leurs imaginations sociales aspirées (Gaonkar, 2001 ; Turner et al., 2015). L'écart entre l'espace conçu et l'espace vécu provient, ainsi, de la différence entre la perception *acculturée* de l'État qui force la population à s'y impliquer et celle *culturelle* de la population qui adopte le processus de la modernité selon leur propre culture, habitudes et expériences.

La modernisation des marchés traditionnels à Hanoi est un exemple parmi d'autres illustrant bien cette dichotomie de perceptions et processus de la modernisation. À titre d'exemple, le marché Hàng Da s'est transformé en une série d'espaces régularisés ayant un style architectural moderne, ainsi que des normes et des lois émises par la direction du marché auxquelles les vendeurs doivent se conformer. Ces derniers sont déménagés au sous-sol du marché, où ils ne peuvent pas s'approprier librement l'espace ni agir selon leur culture de vente qui repose sur la vente dans des espaces libres, non limités et en relation avec l'extérieure. Dès lors, le marché est peu achalandé et les vendeurs peinent à gagner leur vie. Si on applique les différentes perceptions de la modernité présentées ci-dessus, on constate que la direction du marché perçoit la modernité comme un processus linéaire *acculturé* auquel les vendeurs et les clients doivent se soumettre docilement. Contrairement à ce cas, le marché Dong Xuan à Hoan Kiem, accueille des vendeurs qui interagissent entre eux et s'approprient l'endroit en exerçant leur propre culture de vente. Le marché, ainsi, est très convivial et achalandé. On perçoit une modernité *culturelle* au marché Dong Xuan qui, par la divergence de ses pratiques, inflige une identité unique et riche à l'endroit.

Une telle mixité des deux modernités se trouve aussi dans la production de l'espace urbain à Lào Cai. On trouve que l'espace conçu — les représentations de l'espace — représente un intérêt à la modernité (acculturelle) que toute la population doit s'en conformer ; tandis que l'espace vécu — l'espace des représentations — comprend une diversité de représentations et formes d'expressions de la modernité (culturelle).

### 7.5 La ville de Lào Cai en tant qu'un espace produit

Les interactions entre les espaces conçu, perçu et vécu créent un espace final fragmenté, dans le sens que la cohérence entre les espaces conçu et perçu a fait naître un espace non-durable, notamment sur le plan socioéconomique de la population. L'espace vécu étant dominé et limité par la conception descendante (conçu) et l'aménagement de la ville non-durable (perçu) tend à s'affranchir l'influence imposé par ces deux espaces, ce qui crée des tensions perpétuelles. Ainsi, la politique pratiquée par la population dans leur quotidien joue un rôle vital dans la production de l'espace.

Je termine avec les propos d'une vendeuse de légumes au marché public, qui était paysanne avant que son terrain ne soit exproprié. Elle m'a dit : « Je m'adapte aux nouvelles conditions, je vais appliquer pour avoir un kiosque dans le nouveau marché, si on ne me l'accorde pas, je vais partir sur mon vélo et vendre dans la rue » (E14-RLC-NC).

Ses propos montrent sa capacité à se conformer aux changements, mais dénotent aussi de la perpétuité des tensions entre l'urbanisation et la population dans l'avenir. Plus il y a de pression exercée du gouvernement et du milieu sur le vécu de la population, plus cette dernière réagit et crée des alternatives innovantes et

« extraordinaires » (Rogers, 2002) auxquelles le gouvernement va réagir, et ainsi de suite.

## CHAPITRE VIII

### CONCLUSION

Dans ce dernier chapitre, je présente un résumé du projet de recherche, et des implications des résultats du projet en développement durable, notamment dans une perspective de développement régional. Finalement, je propose des interventions en développement et en urbanisme en se basant sur les résultats de cette étude.

Dans ce projet, j'ai examiné les mécanismes politiques, physiques et socio-économiques qui sous-tendent l'urbanisation d'une petite ville au front-pionnier, à l'occurrence Lào Cai. Je me suis attardé sur les intérêts et les idéologies de l'État, représenté par ses concepteurs, qui sous-tendent l'urbanisation à Lào Cai. De plus, j'ai tenté à comprendre davantage l'aménagement de la ville qui concrétise les idéologies de ses concepteurs. Finalement, j'ai étudié la vie quotidienne de la population vis-à-vis leur milieu de vie qui étaye l'urbanisation intensive de la ville. Ces questions de recherche sont primordiales afin de comprendre davantage les processus de l'urbanisation dans les petites et moyennes villes et contribuer à les mieux théoriser. Surtout que les recherches sur les villes d'une telle taille et contexte sont lacunaires. Afin de répondre à ces questions, je me suis basé sur un cadre conceptuel portant sur la théorie de la production de l'espace d'Henri Lefebvre où l'espace est le résultant d'un processus dynamique d'interactions simultanées entre le conçu, le perçu et le vécu. J'ai développé une démarche de recherche qualitative ayant des entretiens semi-dirigés et des observations non participantes comme outils de collectes de données. Je me suis basé sur une variété d'outils d'analyses, tels que les cartes narratives pour comprendre davantage les parcours quotidiens de deux vendeurs itinérants; et les

panneaux de communication pour comprendre davantage les idéologies des gestionnaires de la ville.

À propos de la première question de recherche, celle de la compréhension des intérêts et les idéologies de l'État qui sous-tendent l'urbanisation à Lào Cai; les résultats montrent que les intérêts politiques des dirigeants, la surconstruction de la ville dépassant ses besoins et l'adoption du modèle des grandes villes sans adaptation locale reflètent une modernisation banalisée. Cela s'agit d'un processus de transition linéaire acculturé, vers lequel les communautés locales doivent converger, sans adaptation à leurs traditions ni à leurs cultures.

Pour répondre à la deuxième question, celle de l'aménagement de la ville concrétisant les idéologies et les conceptions de ses concepteurs, les résultats montrent que le cadre bâti est axé sur l'esthétique et ne tient pas compte des intérêts de la population locale, en créant une forme urbaine monofonctionnelle et discontinue notamment dans les communes périurbaines au sud de la ville. Le cadre bâti démontre un modèle de développement urbain non durable, notamment à cause de la ségrégation des fonctions urbaines ce qui se traduit par une dépendance à la moto. Mais aussi à cause d'une répartition spatiale inéquitable et accessibilité réduite des espaces publics en périphérie.

Pour la troisième question, celle de la vie quotidienne de la population vis-à-vis leur milieu de vie en pleine transition, les résultats montrent que l'urbanisation a affecté les modes de subsistance des paysans par l'expropriation et la transformation des terrains agricoles qui constituaient leur seule ressource financière. Par conséquent, d'autres modes de subsistance liés à l'agriculture et aux services commencent à émerger. Ainsi, les réactions de la population à l'urbanisation varient entre conformité, appui et modification de l'espace selon leurs besoins, intérêts et cultures. La compensation inadéquate lors de la relocalisation des ménages a mené ces derniers

à modifier l'espace conçu imaginé de l'État par une architecture vernaculaire qui correspond aux moyens de ces ménages et à la compensation. On a d'ailleurs remarqué une divergence d'opinions envers les conditions de vie dans les nouveaux logements entre appui délibéré et conformité à la nouvelle situation. De plus, les résultats sur la question de la migration montrent que les migrants considèrent Lào Cai comme une station temporaire dans leur parcours pour augmenter leur revenu, et qu'ils n'envisagent pas une vie familiale stable et permanente à Lào Cai.

En somme, la production de l'espace urbain au front-pionnier à Lào Cai est un processus descendant où l'État, représenté par les décideurs publics locaux, s'allie avec le secteur privé et semi-privé (les partenariats entre l'État et le privé) pour développer la ville selon leurs intérêts et imaginaires urbains. En revanche, les activités quotidiennes de la population se divergent de ce processus et créent des nouvelles réalités convenables à leurs besoins, auxquelles le gouvernement local s'oppose, et ainsi de suite. Cette dynamique perpétuelle est caractérisée par des tentatives de production de l'espace selon les besoins, intérêts et imaginaires de chacun de ces acteurs.

### **Urbanisation à Lào Cai et le développement durable de la région**

Après avoir présenté l'espace final produit à Lào Cai en tant qu'espace fragmenté par des tensions perpétuelles entre l'espace vécu d'une part et les espaces conçu et perçu d'autre part, la ville de Lào Cai s'avère non-durable, particulièrement sur les plans physique et social. Sur le plan physique, j'ai souligné la rupture de la forme urbaine, notamment dans les communes périurbaines, par les grands espaces et les bâtiments occupant des îlots seuls; ainsi que par la ségrégation des fonctions urbaines. Une telle forme implique une dépendance sur la moto, ainsi qu'une accessibilité réduite aux certains services vitaux.

Sur le plan économique, comme l'indique Southall (1979), les petites villes, semblables aux grandes villes, sont des centres des services de la population rurale (Southall, 1979 ; Trager, 1988). De plus, depuis des années 1980, Rondinelli (1983) avise que les évidences que les petites et moyennes villes peuvent entreprendre une variété des politiques et des démarches développementalistes sont multiples. Toutefois, peu d'entre elles promeut une croissance et l'intégration dans le milieu rural (Rondinelli, 1983). Hinderink et Titus (2002) avaient également des doutes sur le bon fonctionnement des démarches développementalistes étant donné la complexité de processus qui sous-tendent la croissance et le fonctionnement des petites villes de Sud (Hinderink et Titus, 2002); surtout avec la diversité des processus politico-économiques dans l'Asie du Sud-Est (Véron, 2010). Les résultats qu'on a eus corroborent avec cette vision dans le sens que le développement urbain à Lào Cai repose sur la perte des terres agricoles, inclusivement, les modes de subsistance liés à l'agriculture de la population. Cette tendance de développement non équitable risque de mettre en péril le rôle potentiel que Lào Cai pourrait jouer en tant qu'une moyenne ville stratégique dans le développement régional et national du Vietnam. Cela dit, Lào Cai peut toujours marquer l'économie nationale et continuer à s'urbaniser au-delà des intérêts de sa population; mais, à quel prix? Les tensions et conflits fonciers sont imprévisibles et commencent à devenir violents ailleurs au Vietnam.

À propos de la durabilité sociale, comme je l'ai montré, les gouvernements locaux en Chine s'apprêtent aux telles déstabilisations. Ils développent des politiques/idéologies de gestion urbaine pour atténuer les tensions et les conflits de la population contrariée afin d'assurer la paix sociale et de maintenir le processus d'urbanisation et pour protéger la crédibilité du gouvernement aux yeux de ses électeurs (Wong, 2015). Nous avons également vu quelques innovations politiques à Jinghong, en Chine, pour intégrer la population et le milieu rural dans une conjoncture urbaine bénéfique pour tous (Neo et Pow, 2015). D'autres exemples de la Chine, notamment la ville de

Xugou, située dans la province de Shanxi, où s'instaurent des petites et moyennes entreprises œuvrant dans la technologie et qui sont possédées par le village pour offrir des opportunités de travail pour les ménages autrefois agricoles (Bingqin et Xiangsheng, 2010). Au Vietnam, l'étude sur la conversion des terrains agricoles dans le milieu périurbain de Hanoi a réitéré l'attention sur l'importance d'établir des mesures de sauvegarde du milieu rural en créant une ceinture verte pour ralentir les effets négatifs de l'urbanisation et augmenter la durabilité de la ville (Pham, V. C. et al., 2015). De plus, la question de la migration vers Lào Cai, notamment l'accès à l'emploi et la pénurie des logements pour les immigrants, met en avant la non-durabilité de la ville sur le plan social. La construction des logements à loyer modique est une nécessité que les concepteurs doivent s'y apprêter afin de ne pas se trouver face à l'informalité éventuellement.

Les implications de cette étude tendent à mettre en évidence le rôle potentiel que Lào Cai peut jouer dans le développement, en consolidant la durabilité de la ville. J'identifie quelques axes d'interventions à titre indicatif, que selon moi, pourraient améliorer la non-durabilité de la ville. Ces axes sont les suivants :

### **Interventions en développement**

Comme je l'ai montré dans le contexte, le développement urbain joue un rôle important dans la modernisation du pays dans la période post *Đổi mới*; mais il est d'ailleurs important à considérer également le rôle potentiel du développement rural dans cette période. Les impacts directs de l'urbanisation sur le milieu rural témoignent d'une exploitation des ressources de ce dernier, plutôt qu'une intégration et capitalisation du milieu rural. Je propose ainsi de miser sur l'application des programmes et des initiatives qui assurent la participation des agriculteurs dans la prise de décision et promeuvent leurs modes de subsistances agricoles par le biais de soutiens techniques sur les pratiques agricoles, la gestion et la marchandisation.

Quant à la marchandisation des produits agricoles, comme je l'ai montré, il y a un manque des marchés publics dans le milieu périurbain, ce qui emmène les habitants et les vendeurs, soit d'aller s'installer dans les marchés achalandés du milieu urbain au nord de la ville, soit de s'approprier de l'espace pour former un rassemblement informel des vendeurs. Je propose ainsi de miser sur l'habilitation (*Empowrement*) des agriculteurs (Le Bossé, 2003) par l'installation des marchés traditionnels dans les communes périurbaines assurant notamment assez d'espace pour la circulation, l'exposition et l'interaction entre les vendeurs.

À propos de la transformation des terrains agricoles, les résultats ont montré que l'agriculture urbaine spontanément exercée par les résidents relocalisés représente un axe potentiel que je propose de travailler là-dessus. Selon les entretiens, les gens font de l'agriculture urbaine pour combler les besoins alimentaires des individus et de vendre le surplus pour gagner leurs vies. À cet effet, je propose de consacrer des terrains agricoles, gérés collectivement, au sein des nouveaux quartiers urbains pour permettre à ses résidents de cultiver leurs besoins alimentaires et de vendre le surplus. La proximité de ces terrains aux nouvelles demeures servira d'appuyer le fait de travailler et vivre dans le même lieu, qui fait partie de la culture des agriculteurs; d'ailleurs une culture générale des habitants de Lào Cai.

Finalement, l'organisation des foires périodiques près de la frontière sino-vietnamienne pour promouvoir l'image de la ville et notamment pour vendre les produits agricoles et les artisanats au niveau provincial et même régional, servirait d'apport économique à la ville et appui les agriculteurs. Par exemple, lors de mon travail de terrain, j'ai visité une foire tenue lieu à la commune de Dong Tuyen au nord-ouest de la ville, près de la frontière sino-vietnamienne. L'organisation de cette foire n'était pas au niveau d'un évènement d'une grande ampleur en termes de services (information, billetterie, utilités), accessibilité, lieux consacrés à l'exposition et l'aspect esthétique. À cet effet, je suggère que ces évènements promotionnels

doivent être organisés par des spécialistes, de sorte qu'ils mettent en avant l'image d'une ville en croissance. La contribution de la partie rurale de la ville ne se limite pas aux marchandises, mais elle doit être également une contribution culturelle et identitaire.

### **Interventions urbanistiques dans les milieux urbain et périurbain**

L'étude de l'espace perçu a montré qu'il existe un étalement urbain vers le sud de la ville et que la croissance urbaine repose principalement sur la conversion des terres agricoles plutôt qu'à la densification de la forme urbaine. Tel qu'expliqué dans l'étude sur l'espace conçu, l'étalement et les grandes dimensions et distances associées avec, est un outil pour mettre en évidence la grandeur du régime. Je ne m'attarde pas sur l'image du régime d'autant que je m'intéresse à proposer des interventions pratiques pour la densification de la ville.

D'abord, en regard de la croissance urbaine dans la ville prévue d'ici 2020, je suggère de maintenir les limites actuelles de la ville et d'arrêter la croissance prévue au sud et l'ouest de la ville. En revanche, je propose de densifier la forme urbaine actuelle dans les communes périurbaines au sud et dans les périphéries côtoyant la frontière sino-vietnamienne de la commune rurale Dong Tuyen et Lào Cai. Cette densification peut être réalisée par le traçage des axes routiers parallèles à l'autoroute Tran Hang Dao et reliés avec ce dernier, au long desquels se situent une mixité fonctionnelle, entre résidentiel, commerciale, parc urbain et services. Ce principe est suggéré pour les communes Bac Cuong, Nam Cuong, Bac Lenh et Binh Minh. La forme urbaine compacte sert à réduire la rupture anthropogénique entre les communes urbaine et périurbaine de la ville et assure une accessibilité et la fluidité de déplacement grâce à sa trame orthogonale perméable. Quant à la commune urbaine Lào Cai (qui est le centre économique de la ville, où se trouve le poste frontalier Ha Khau) et les périphéries de la commune Duyen Hai sur la frontière sino-vietnamienne, je suggère

de les densifier en permettant des grands tours qui côtoient les homologues dans le côté chinois. Les tours seront également de fonction mixte (résidentielle, commerciale, hôtels et bureaux).

L'étude de l'espace perçu a aussi montré une rupture naturelle causée par le passage du fleuve rouge. D'ailleurs, elle est accentuée par le manque de pont traversant le fleuve. À cet effet, je propose de construire trois ponts additionnels, l'un entre les deux ponts des communes urbaines au nord, l'autre entre le pont Pho Moi et le nouveau pont construit à Nam Cuong ; alors que le dernier pont est construit à Binh Minh près de l'hôpital général. L'idée principale est d'atténuer l'effet de la rupture naturelle de la forme urbaine, mais aussi de densifier les deux extrémités des ponts par des fonctions commerciales et publiques.

Finalement, je souligne l'importance de consolider le lien que la population porte avec le fleuve par l'aménagement des bords du fleuve. Plus particulièrement, l'aménagement actuel des digues sert d'un axe routier très peu achalandé. Je propose de transformer les digues en des rues piétonnes et des promenades bien éclairées avec des mobiliers urbains et des kiosques pour les vendeurs. Cette vision fournit aux habitants la possibilité de marcher et de se diversifier.

ANNEXE A  
GUIDE D'ENTRETIENS

**GUIDE D'ENTRETIENS DU PROJET DE RECHERCHE :  
URBANISATION DANS LES MONTAGNES DU NORD DU VIETNAM : DE LA  
PLANIFICATION CENTRALISÉE À LA PRODUCTION LOCALE**

**Bloc « 1 » : Questions pour les résidents « Kinh » et les minorités ethniques.  
Pour les minorités ethniques on utilise les mêmes questions avec les  
questions du bloc « 2 ».**

**Partie A : Logement**

1. Nom? Profession? Depuis combien de temps vous vivez dans cette ville/district? dans cette maison?
2. Comment vous avez trouvé ce logement? Où est ce que vous habitez avant? Quel est le mode de tenure (plutôt pour la ville) ? Combien de personne dans le ménage?
3. Le choix de logement : Qu'est-ce qui vous a emmené à habiter dans ce logement? (Localisation et proximité, prix, famille, etc.)
4. Est-ce que vous êtes satisfait de la condition de vie dans cette maison? Pourquoi? Qu'est-ce qui vous satisfait ou insatisfait particulièrement dans la maison (maintenance, espace, voisins, l'envie de changer, etc)
5. Est-ce que vous faites des rénovations ou transformations souvent dans la maison? Qu'elle est la conception typique des maisons (la distribution des chambres par ex)?
6. Si vous voulez déménager où est ce que vous allez vivre? Pourquoi? Qu'est ce qui caractérise les maisons d'après vous?

7. Qu'est-ce qu'elle représente une maison pour vous? (Famille, sécurité, lieu du travail, terrain, fêtes, évènements, etc.).

### **Partie B : Déplacement**

8. Comment faites-vous vos déplacements de / vers votre lieu de résidence? Pourquoi ce choix modal? (cout, temps, disponibilité)
9. Si vous habitez ici depuis longtemps est ce que vous pouvez me décrire les environs de la maison dans le passé? Comment le milieu s'est développé? Est-ce que vous préférez avant ou maintenant? Pourquoi?
10. Quelle est votre relation avec les responsables de la municipalité en ce qui concerne le logement? Est-ce que vous devez avoir un permis pour construire (surtout dans les districts) ? Comment vous payez pour les utilités (électricité, eau et gaz)?
11. Comment les changements qui ocurrent dans le milieu peuvent affecter votre vie quotidienne? Est ce qu'ils sont fréquents?
12. Quelle est votre contribution pour modifier / améliorer votre milieu d'habitat? (transformation au sein du bâti seulement? Coopération avec les voisins? transformation au niveau du commune et district?).
13. Quelles sont vos attentes concernant votre district? (Transport, lieux publics, hôpitaux, écoles, universités, postes, espace verts, etc.)

### **Partie C : Qualité de vie**

14. Qu'est-ce que vous aimez le plus dans votre district? Qu'est-ce que vous aimez le moins?
15. Est-ce que vous pouvez nous parler sur votre temps de loisir? Comment vous passez votre temps à l'extérieure de la maison?

16. Quels sont les évènements publics qui se déroulent dans la ville? Est-ce que vous y participez? Seul ou accompagné? Comment?
17. Quels sont les moyens de communication chez vous? Journaux? TV? Radio? Rumeurs? Parlez-nous à quel support médiatique vous êtes plus sensible. Pourquoi? Qu'est-ce qui vous intéresse le plus à savoir dans les nouvelles? Sur Lao Cai seulement? Précisez.
18. Parlez-nous de votre relation avec la ville (centre urbain) de Lao Cai. (Combien de fois vous y aller, pourquoi faire, comment y aller) - **si l'entretien est dehors de la ville.**

#### **Partie D : Dynamiques ethno-culturelles**

19. Comment percevez-vous la situation de la minorité ethnique à Lao Cai?
20. Quel type de lien avez-vous avec les minorités? Est ce qu'il y a des intermariages entre les ethnies? Comment cela pourrait être perçu?
21. Avez-vous des amis appartenant à d'autres groupes ethniques? Des voisins?
22. Si vous avez des amis / voisins appartenant à d'autres groupes ethniques, quelles sont les activités que vous faites ensemble?

#### **Bloc « 2 »- Questions à ajouter au bloc « 1 » pour les minorités ethniques :**

1. Quelle est votre origine ethnique? Depuis combien de temps vous vivez ici? Où est ce que vous habitiez avant?
2. Quels sont les avantages que vous avez par rapport à votre origine ethnique?
3. Quels sont les traits qui vous unissent ensemble en tant que minorité ethnique? Langues? Croyance? Coutumes? Aspect physique? Orientation politique?

4. Aimez-vous pratiquer vos coutumes et vos fêtes en public? Quelles sont ces fêtes et qu'est-ce que vous faites?
5. Est-ce que vous préférez partager l'espace avec les autres ethnies ou bien de s'en séparer? (Milieu de résidence, rassemblement dans les marchés, lieux publics, milieu du travail, écoles, les liens sociaux)
6. Pensez-vous que vous façonnez / affectez l'identité du milieu où vous vivez? (façon de construire, aspect architectural, environnement, etc.)
7. Comment vous pensez de la façon que la télé présente votre groupe?

**Bloc « 3 »- Questions pour les clients de marchés publics. On peut aussi demander les mêmes questions aux participants du bloc 1 (Kinh avec un profil socioéconomique élevé)**

1. Est-ce que vous fréquentez les marchés publics? Lesquelles? Combien de fois par mois? Qu'est ce qui caractérise les marchés les uns des autres en termes de marchandises, prix, localisation du marché, accessibilité, aspect physique, les gens qui les fréquentent et réputation.
2. Si les mêmes marchandises sont disponibles ailleurs (super marchés / grands magasins) avec des prix aussi compétants. Lequel vous allez fréquenter?
3. Comment vous allez au marché?
4. Qu'est ce qui représente un marché public pour vous? Est-t-il un lieu pour socialiser avec les gens, manger, ou bien pour magasiner?
5. Combien de temps vous passer dans le marché? Est-ce que vous allez seul ou accompagnés?
6. Quel type de marchandises vous achetez souvent ou bien vous vous arrêtez devant le plus?
7. Le quel vous préférez, les marchés publics avant la modernisation ou bien après? Pourquoi?

8. Est-ce que vous remarquez les changements dans l'aspect physique dans le marché? Si oui, comme quoi? Comment cela peut affecter vos routines?
9. Qu'est-ce que vous aimez le plus dans les marchés? Qu'est-ce que vous aimez le moins? Expliquez pourquoi.

#### **Bloc « 4 »- Questions pour les commerçants**

##### **Partie A : Profil des commerçants**

1. Nom? Depuis combien de temps vous travaillez dans le commerce? Est-ce que vos grands parents travaillent aussi dans le commerce? Est-ce que vous travaillez seul ou bien votre famille vous aide? Est-ce que le commerce constitue le seul revenu pour vous ou il y a autre source de revenu? Lesquelles?
2. Où est ce que vous habitez? Comment venez-vous au marché?
3. Depuis combien de temps vous exposez dans ce marché? Qu'est-ce que vous faites avant, comment vous exposiez vos marchandises avant?

##### **Partie B : Modernisation du marché**

4. La modernisation des marchés est-t-elle bonne pour la vente? Comment ça peut l'affecter positivement ou négativement? (parlez de la relocalisation temporaires et ses problèmes).
5. Comment évaluez-vous votre relation avec les gestionnaires des marchés?
6. D'après vous, quels sont les critères d'un bon marché ? (localisation, espace dédié à la vente, aspect physique, le type des marchandises, l'achalandage, etc)
7. Qu'est-ce que vous aimé le plus dans le marché? Qu'est-ce que vous aimé

le moins? Précisez les problèmes et les attentes.

### **Partie C : Types de marchandises**

8. Quels sont les types de marchandises? Pourquoi ce type précisément? Est ce qu'il y a d'autres types que vous voulez vendre dans le futur?
9. Est-ce que vous pensez de la possibilité d'agrandir le commerce un jour?
10. Qui sont vos clientèles (minorités, Kinh, touristes, autres)? Est ce qu'il y a nouvelle clientèle ou elle reste la même? Qui achète quoi?
11. Pensez-vous que les clients achètent plus des commerçants la même origine ethnique qu'eux?
12. Décrivez nous une journée typique dans un marché (Lieu de résidence par rapport au marché, déplacement, préparation de l'espace de la vente, négociation de prix)

### **Partie D : Trajectoire de marchandises**

13. Quelle est la trajectoire des marchandises (origine, destination)? Comment vous vous en procurez?
14. Décrivez nous comment ça se déroule le passage vers la Chine? Quelles sont les contraintes que vous rencontrez dans les deux cotés Vietnamien et Chinoise? (la procédure du passage, l'interaction avec les gardes de postes frontalières, les politiques qui régularisent ces passages, le retour avec les marchandises).
15. On parle souvent que l'état cherche de plus en plus à surveiller cette région frontalière et de contrôler les échanges commerciaux qui y déroulent. Comment sentez-vous cette surveillance dans votre vie quotidienne?

### **Partie E : Relations inter-personnelles**

16. D'après vous, à quel point c'est bénéfique le fait que tous les commerçants se regroupent pour s'entraider et discuter de leurs problèmes et leurs attentes? Est-ce qu'il y a ce genre de regroupements ici? Quelle est votre relation avec les autres commerçants au marché et en dehors du marché?
17. Qu'est-ce que vous pensez des marchands mobiles?

**Bloc « 5 »- Questions pour les immigrants Kinh et minorités ethniques.**

1. Nom? Profession? Quelle est votre ville d'origine? depuis combien de temps vous avez venu à Lao Cai? Est-ce que vous êtes venu seul ou en famille? Quelles sont vos compétences? En quoi travaillez-vous à Lao Cai? Est-ce que vous avez un travail avant? Lequel?
2. Qu'est-ce qui vous a emmené à travailler à Lao Cai? Parlez-nous de l'image de la ville que vous avez avant de venir. Est-ce qu'elle a changé après que vous êtes venus?
3. Comment vous avez entendu sur le travail à Lao Cai? Est-ce que vous venez directement sur un travail que vous connaissez ou bien vous venez pour chercher?
4. Qui vous ont aidé à trouver ce travail?
5. Parlez-nous des conditions de travail en termes de tâches qu'on vous confie, horaires, déplacement entre travail et lieu de résidence, relation avec les collègues et les superviseurs, les salaires.
6. Si jamais on vous propose de travailler ailleurs, quels sont les critères sur lesquels vous pouvez décider (Salaire, Stabilité, Conditions de travail, milieu résidentiel). Comment évaluez-vous ces critères dans le cas de Lao Cai?
7. À part le travail, qu'est-ce que vous faites dans la vie quotidienne à Lao

Cai?

8. Avez-vous des voisins qui vivent ici depuis longtemps?
9. Participez-vous à un regroupement des immigrants du même lieu d'origine?
10. Parlez-nous du milieu résidentiel? (nombre de personnes, condition du logement, cout, localisation, disponibilité).
11. Le transport interprovincial peut être achalandé durant les fêtes ce qui peut affecter le nombre et la durée des visites des immigrants. Comment vous trouvez le transport entre Lao Cai et votre ville d'origine? Est-t-il un des difficultés qui s'ajoutent aux difficultés du travail? Racontez sur vos expériences.
12. Aimez-vous ce que vous faites comme travail? Qu'est ce qui ajoute à la ville?
13. Qu'est-ce que vous comptez faire dans le futur? Aimez-vous rentrer dans votre ville d'origine ou restez à Lao Cai?

#### **Bloc « 6 »- Questions pour les urbanistes**

1. Nom? Depuis combien du temps exercez-vous votre métier? Quels sont les projets et les interventions de référence? Qui sont les partenaires?
2. Comment percevez-vous l'image de la province de Lao Cai actuellement?
3. Quels sont les changements que vous pouvez remarquer au niveau sociodémographique, cadre bâti, infrastructure, milieu naturel, grands équipements?
4. Quels sont les changements les plus importants dans le mode de vie des résidents et dans leur qualité de vie?
5. Comment les politiques d'urbanisation du gouvernement central sont appliquées à Lao Cai? Comment les politiques de la province sont appliquées au niveau local (des communes)? Quelles politiques

connaissez-vous les mieux? Pourriez-vous en parler plus en détail?

6. Existe-t-il un schéma d'urbanisation sur un niveau macro de la province et des plans d'urbanismes sur les interventions ciblés? Si oui, quelles sont les tendances et orientations principales de ces outils?
7. Comment la percevrez-vous dans les 5 à 10 années prochaines? Quels sont les indices qui vous le montrent? Est ce qu'il y a des grands projets publics à venir à Lao Cai? Est ce qu'il y a des investisseurs qui s'intéressent à investir à Lao Cai? Si oui lesquels?
8. Quel est le rôle que la ville de Lao Cai peut jouer dans le développement régional?
9. Comment évaluez-vous la modernisation des marchés publics sur un plan physique et social?
10. Êtes-vous pour ou contre la migration vers Lao Cai? Comment vous la percevez? Potentiel de développement ou pensez-vous qu'elle pèse sur la ville? Qu'est-ce que vous suggérez en ce sens?
11. Pensez-vous que la présence des minorités ethniques à Lao Cai peut influencer les interventions futures? Si oui comment?
12. Avez-vous des infrastructures visant plus les minorités (Centre culturelle, école avec enseignement en langue minoritaire, etc)?
13. Quelles influences exercent les officiers municipaux ou le gouvernement central sur les urbanistes? Comment ça se fait cette influence? Par réunion, documents législatives?

ANNEXE B  
CONSENTEMENT D'ENTRETIENS

Je suis un étudiant en maîtrise en études urbaines à l'Université du Québec à Montréal, Canada en collaboration avec l'Université Nationale à Hanoi. Cette entrevue s'agit d'une partie de mon projet de recherche. L'objectif principal du projet est de comprendre le processus d'urbanisation des petites et moyennes villes dans la région frontalière Sino-Vietnamienne. Je m'intéresse aussi à comprendre comment les transformations socioéconomiques, physiques et politiques se produisent dans les centres urbains à Lào Cai (incluant la ville provinciale et les bourgs dans l'un des districts). C'est dans ce contexte que nous vous demandons de nous accorder une entrevue.

L'entrevue devrait durer environ 60 minutes. Les thèmes abordés durant l'entrevue porteront sur la perception et les attentes des habitants envers leur ville, habitat, déplacement et services. D'autres thèmes seront en relation avec la migration et les minorités ethniques.

J'aimerais avoir votre accord d'enregistrer notre conversation afin de prendre moins de notes durant l'entrevue et consacrer plus de temps à votre écoute. Veuillez noter que vous avez le droit de refuser de répondre à toute question ou de mettre un terme à l'entrevue à tout moment. Si cela vous convient, veuillez m'indiquer votre disponibilité ainsi que le lieu où vous souhaitez faire l'entretien.

ANNEXE C  
CATÉGORIE DES PARTICIPANTS

#	Référence	Catégorie	Géographie	Homme	Femme	Mixte
1	E1-IMM-BM	Immigrant	Binh Minh	Homme		
2	E2-IMM-BM	Immigrant	Binh Minh	Homme		
3	E3-RSD-BM	Résident / minorité	Binh Minh		Femme	
4	E4-RSD-BM	Résident / minorité	Binh Minh	Homme		
5	E5-RLC-BM	Relocalisé	Binh Minh		Femme	
6	E6-RLC-BM	Relocalisé	Binh Minh	Homme		
7	E7-RSD-BM	Résident / minorité	Binh Minh	Homme		
8	E8-VND-BM	Vendeur / Minorité de Sapa	Binh Minh	Homme		
9	E9-RSD-BM	Résident	Binh Minh			H/F
10	E10-RSD-BM	Résident	Binh Minh		Femme	
11	E11-IMM-BM	Immigrant	Binh Minh	Homme		
12	E12-RSD-NC	Résident	Nam Cuong	Homme		
13	E13-RLC-NC	Relocalisé	Nam Cuong	Homme		
14	E14-RLC-NC	Relocalisé	Nam Cuong		Femme	
15	E15-RLC-NC	Relocalisé / minorité	Nam Cuong	Homme		
16	E16-RLC-NC	Relocalisé / minorité	Nam Cuong			H/F
17	E17-IMM-NC	Immigrant	Nam Cuong	Homme		
18	E18-RLC-NC	Relocalisé	Nam Cuong	Homme		
19	E19-RSD-PM	Résident	Pho Moi	Homme		
20	E20-RSD-BM	Résident	Binh Minh		Femme	
21	E21-RSD-PM	Résident	Pho Moi	Homme		
22	E22-RSD-PM	Résident	Pho Moi	Homme		
23	E23-RSD-PM	Résident	Pho Moi		Femme	
24	E24-RSD-PM	Résident	Pho Moi	Homme		
25	E25-URB-LC	Chef d'aménagement	Inst. de planification	Homme		
26	E26-ENTR-CL	Entrepreneur	Coc Leu	Homme		
27	E27-RLC-PM	Relocalisé	Pho Moi			H/F
28	E28-RLC-PM	Relocalisé	Pho Moi	Homme		
29	E29-VND-PM	Vendeuse	Marché Pho Moi		Femme	
30	E30-VND-PM	Vendeur /minorité	Pont Pho Moi	Homme		
31	E31-VND-PM	Vendeuse	Pho Moi		Femme	
32	E32-ENTR-NC	Responsable de chantier	Nam Cuong		Femme	
33	E33-IMM-PM	Immigrant	Pho Moi	Homme		
34	E34-VND-PM	Vendeuse	Pho Moi		Femme	
35	E35-IMM-PM	Immigrant	Pho Moi	Homme		
36	E36-RSD-NC	Résident / minorité	Nam Cuong	Homme		

37	E37-IMM-NC	Immigrant	Nam Cuong	Homme		
38	E38-VND-PM	Vendeuse	Pho Moi		Femme	
39	E39-VND-PM	Vendeuse	Pho Moi		Femme	
40	E40-PCH-PM	Pêcheur /	Pho Moi	Homme		
41	E41-ENTR-PM	Entrepreneur	Pho Moi	Homme		
42	E42-URB-HN	Urbaniste	Hanoi		Femme	
43	E43-URB-HN	Urbaniste	Hanoi	Homme		
		<b>Total</b>				
		<b>43</b>		<b>27</b>	<b>13</b>	<b>3</b>

## BIBLIOGRAPHIE

Auerbach, C. et Silverstein, L. (2003). *Qualitative data an introduction to coding an analysis* New York university press. New York and London

Asian Development Bank. (2007). *Key Indicators 2007 with a special section on inequality in Asia*. (Vol. 38). Manilla : Asian Development Bank Récupéré de [http://www.adb.org/documents/books/key\\_indicators/2007/default.asp](http://www.adb.org/documents/books/key_indicators/2007/default.asp)

Bao Lao Cai / Fièrè, la ville de Lào Cai (30 septembre, 2016). Récupéré le 17 décembre 2016 de <http://www.baolaocai.com.vn/ky-niem-25-nam-tai-lap-tinh-lao-cai-1101991-1102016/tu-hao-thanh-pho-lao-cai-z78n20160930092508432.htm>

Bell, D. et Jayne, M. (2009). Small Cities? Towards a Research Agenda. *International Journal of Urban and Regional Research*, 33(3), 683-699.

Beresford, M. (2008). Doi Moi in review: The challenges of building market socialism in Vietnam. *Journal of Contemporary Asia*, 38(2), 221-243.

Bernstein, H. et Byres, T. J. (2001). From peasant studies to agrarian change. *Journal of agrarian change*, 1(1), 1-56.

Bingqin, L. et Xiangsheng, A. (2010). Migrants as a source of revenue in small towns in China. *Environment and Urbanization*, 22(1), 51-66.

Bonnin, C. et Turner, S. (2014). Remaking markets in the mountains: integration, trader agency and resistance in upland northern Vietnam. *The Journal of Peasant Studies*, 41(3), 321-342.

Burgess, R. (2000). The compact city debate: a global perspective. Dans Jenks, M. et Burgess (dir.), *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries*. London : Spon Press.

Buser, M. (2012). The production of space in metropolitan regions: A Lefebvrian analysis of governance and spatial change. *Planning theory* 11(3), 279-298.

Caquard, S. (2011). Cartography I: Mapping narrative cartography *Progress in Human Geography* 37(1), 135-144.

Carmona, M. (2006). Sustainable urban place-shaping. *Journal of urban Design* 21(1), 31-35.

- Casebeer, D. (2016). Mapping dispositions for social justice: towards a cartography of reflection. *Reflective Practice*, 17(3), 357-368.
- Cope, M. (2010). Coding Qualitative Data. Dans Hain, I. (dir.), *Qualitative Methods in Human Geography* (p. 281-294). Oxford : Oxford University Press.
- Coulthart, A., Quand, N. et Sharpe, H. (2006). *Urban Development Strategy. Meeting the challenges of rapid urbanization and the transition to a market oriented economy*.
- Coy et Pöhler (2002). Gated communities in Latin American megacities: case studies in Brazil and Argentina. *Environment and Planning B: Planning and design*, 29, 355-370.
- Crampton, J. et Krygier, J. (2006). An Introduction to Critical Cartography. *ACME: An International E-Journal for Critical Geographies*, 4(1), 11-33.
- Crowley, D. et Reid, S. E. (2002). *Socialist spaces: Sites of everyday life in the Eastern Bloc*. Oxford : Berg.
- Degen, M. (2008). *Sensing Cities: regenerating Public Life in Barcelona and Manchester*. New York : Routledge.
- Douglas, M., DiGregorio, M., Bunjamin, W., Pichaya, V. et Taniguchi, K. (2003). *Poverty: From basic needs to entitlements in Vietnam during urban transition*. (New Challenges for Sustainable Development in Millennia).
- Douglas, M. et Huang, L. (2007). Globalising the city in Southeast Asia: utopia on the urban edge – The case of Phu My Hung, Saigon. *IJAPS*, 3(2), 1-42.
- Duncan, C. (2004). Legislating modernity among the marginalised. Dans Duncan, C. (dir.), *Civilizing the Margins: Southeast Asian Government Policies for the Development of Minorities* (p. 1-23). Ithaca : Cornell University Press.
- Eilenberg, M. (2014). Frontier constellations: agrarian expansion and sovereignty on the Indonesian-Malaysian border. *Journal of Peasant Studies*, 41(2), 1-26.
- Elden, S. (2001). Politics, Philosophy, Geography: Henri Lefebvre in Recent Anglo-American Scholarship. *Antipode*, 33(5), 809-825.

- Endres, K. (2013). Traders markets and the state in Vietnam: Anthropological Perspectives. *ASEAS - Austrian Journal of South-East Asian Studies*, 6(2), 356-365.
- Forsyth, A. et Southworth, M. (2008). Cities Afoot—Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*, 13(1), 1-3.
- Fortin, M. F. et Gagnon, J. (2010). *Fondements et étapes du processus de recherche* (2e éd.). Montréal : Chenelière Éducation.
- Fritzen, S. (2006). Probing System Limits: Decentralisation and Local Political Accountability in Vietnam. *Asia Pacific Journal of Public Administration*, 28(1), 1-23.
- Fulton, W. (1996). *The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities?* Cambridge (MA) : Institute of Land Policy.
- Gaonkar, Dilip Parameshwar (dir.). (2001). *Alternative modernities* (Vol. 1). Durham, NC : Duke University Press.
- Garde, A. M. (2004). New Urbanism as Sustainable Growth? A Supply Side Story and Its Implications For Public Policy. *Journal of Planning Education and Research*, 24, 154-170.
- Gillham, O. (2002). *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Washington : Island Press.
- Hardy, A. (2000). Strategies of migration to upland areas in contemp Vietnam. *Asia Pacific Viewpoint*, 41(1), 23-34.
- Hardy, A. (2003). *Red Hills: Migrants and the State in the Highlands of Vietnam*. Honolulu : University of Hawaii Press.
- Hawkins, C. V. (2011). Smart Growth Policy Choice: A Resource Dependency and Local Governance Explanation. *The Policy Studies Journal*, 39(4)
- Hinderink, J. et Titus, M. (1988). Paradigms of regional development and the role of small centres. *Development and change*, 19, 401-423.
- Hinderink, J. et Titus, M. (2002). Small Towns and Regional Development: Major Findings and Policy Implications from Comparative Research. *Urban Studies*, 39(3), 379-391.

- Hoai, A. T. (2015). Urban Space Production in Transition: The Cases of the New Urban Areas of Hanoi,. *Urban Policy and Research*, 33(1), 79-97.
- Huong Nguyen, T. T. (2011). *Éléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorisés, le cas de Hanoi*. (Doctorat). INSA de Lyon.
- Huynh, D. (2015). The misuse of urban planning in Ho Chi Minh City. *Habitat International*, 48, 11-19.
- International Labour Organisation . (1997). *Socio-Economic Survey on Short-Term Impact of Rural Roads Construction*. Dans Internationa Labour Organisation. (dir.).
- Jacobs, J. (2012). *Déclin et survie des grandes villes américaines*. Marseille, France : Parenthèses.
- Jessop, B. et Sum, N. (2000). An entrepreneurial city in action: Emerging strategies for (inter)- urban competition in Hong Kong. *Urban Studies* 37, 2287–2313.
- Jonas, A. E. G. et Wilson, D. (1999). *The urban growth machine: Critical perspectives two decades later*. New York : State University of New York Press.
- Kaiser, T. (2013). *Transnational Impact on Urban Change Modern Projects in Vinh, Vietnam*. (Doctorat). University of Passau.
- Kerkvliet, B. (2005). *The power of everyday politics: how Vietnamese peasants transformed national policy*. Ithaca, NY : Cornell University Press.
- Kerkvliet, B. (2009). Everyday politics in peasant societies (and ours) *The Journal of Peasant Studies*, 36(1), 227-243.
- Kim, A. (2015). Critical cartography 2.0: From “participatory mapping” to authored visualizations of power and people. *Landscape and Urban Planning*, 142, 215-225., 142, 215-225.
- Labbé, D. (2015 (a)). Critical reflections on land appropriation and alternative urbanization trajectories in periurban Vietnam. *Cities*
- Labbé, D. (2015 (b)). Media Dissent and Peri-urban Land Struggles in Vietnam: The Case of the Vãn Giang Incident. *Critical asian studies* 47(4 ), 495-513.

- Labbé, D. (2015(c)). Once the Land is Gone: Land Redevelopment and Livelihood Adaptations on the Outskirts of Hanoi, Vietnam. Dans Mely Caballero-Anthony et R. Barichello (dir.), *Balanced growth for an inclusive and equitable ASEAN community*. Singapore : S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS), Nanyang Technological University.
- Labbé, D. et Musil, C. (2013). Periurban Land Redevelopment in Vietnam under Market Socialism. *Urban Studies*, 51(6), 1146-1161.
- Lamarre, A. M. (2008). Le projet de comprendre dans une approche phénoménologique : quelles origines, quels chemins, quels savoirs ? *Collection du Cirp*, 3, 1-3.
- Larco, N. (2016). Sustainable urban design – a (draft) framework. *Journal of urban design* 21(1), 1-29
- Le Bossé, Y. (2003). De l' "habilitation" au "pouvoir d'agir" : vers une appréhension plus circonscrite de la notion d'empowerment *Nouvelles pratiques sociales*, 16(2), 30-51.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space* Oxford : Blackwell.
- Leitner, H. et Garner, M. (1993). The limits of local initiatives: A reassessment of urban entrepreneurialism for urban development. *Urban Geography* 14, 57-77.
- Lewis, P. (2002). *Améliorer la mobilité en aménageant autrement : Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*. Montréal : Institut d'urbanisme, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal.
- Logan, J. R. et Molotch, H. L. (1987). *Urban fortunes: The political economy of place*. Berkeley : University of California Press.
- Mariani-Rousset, S. . (1992). *Les Parcours d'exposition : Une situation de communication. Du comportement à la construction de sens*. (Doctorat). Université Lyon-2
- Martin, J-Y. (2006). Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre. *Articulo Journal of urban research* 2

- McElwee, P (2004). Becoming socialist or becoming Kinh? Government policies for ethnic minorities in the Socialist Republic of Vietnam. Dans Duncan, C. (dir.), *Civilizing the Margins. Southeast Asian Government Policies for the Development of Minorities*. Ithaca : Cornell University Press.
- McGee, T. (2009). Interrogating the production of urban space in China and Vietnam under market socialism. *Asia Pacific Viewpoint*, 50(2), 228-246.
- McLeod, G. et Ward, K. (2002). Spaces of utopia and dystopia: landscaping the contemporary city. *Geografiska Annaler*, 84B((3-4)), 153-170.
- Merrifield, A. (1993). Place and Space: A Lefebvrian Reconciliation. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18(4), 516-531.
- Merrifield, A (2006 ). *Henri Lefebvre: a critical introduction* New York : Routledge.
- Michaud, J. (2000). The Montagnards and the state in Northern Vietnam from 1802 to 1975: a historical overview. *Ethnohistory*, 47(2), 333-368.
- Michaud, J. et Turner, S. (2000). The Sa Pa marketplace, Lào Cai province, Vietnam. *Asia Pacific Viewpoint*, 41(1), 85-100.
- Ministry of planning & investment. (2011). *Migration and urbanization in Vietnam: Patterns, trends and differentials*. Hanoi, Vietnam: General statistics office
- Minot, N., Epprecht, M., Anh, Tram T. T. et Quang Trung, L. (2006). *Income diversification and poverty in Northern uplands in Vietnam* Washington, DC : International Food Policy Research Institute
- Morris, J. M., Dumble. P. et Wigan, M. R. (1979). Accessibility Indicators for Transport Planning. *Transportation Research Part a: General* 13(2), 91-109.
- Motte, B. (2007). La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 5, 897-919.
- Mottet , E. et Roche, Y. (2008). L'urbanisation de la ville de Ninh Binh dans le delta du fleuve rouge (Vietnam) : mise en perspective des forces et faiblesses de la gestion du risque d'inondation. *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 8(3)

- Neo, H. et Pow, C. P. (2015). The Weight of Small Cities: Development and the Rural–Urban Nexus in Jinghong, Southwest China. *The Professional Geographer*, 67(4), 555-563.
- Ouellet, M. (2006). Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne. *Cahiers de géographie du Québec*, 50(140), 175-193.
- Overing, J. (1987). Translation as a creative process: The power of the name. Dans Holly, L. (dir.), *Comparative Anthropology* (p. 70-87). Oxford : Basil Blackwell.
- Papin, P. et Passicouset, L. (2010). *Vivre avec les vietnamiens*. Paris, France : l'Archipel.
- Pedelahore de Loddis, C. (2010). Urban Transition in Vietnam: Its Processes and Stakeholders. Dans Gubry, P., F. Castiglioni, J.-M. Cusset, N. T. Thieng; et P. T. Huong (dir.), *The Vietnamese City in Transition*. Singapore : Institute of Southeast Asia.
- Pham, T. T. H. , Ai Tong, T. H. et Pham, V. C. (2013). Becoming Urban: How Urbanization Influences the Loss of Arable Land in Peri-urban Hanoi. *Springer-Verlag* 238-252.
- Pham, T. T. H. et Labbé, D. (à paraître ). Spatial logice and the distribution of green and public spaces in Hanoi: planning in a dense and and rapidly changing city *Urban policy and research*
- Pham, T. T. H., Turner, S. et TrinCSI, K. (2015). Applying a Systematic Review to Land Use Land Cover Change in Northern Upland Vietnam: The Missing Case of the Borderlands. *Geographical research*
- Pham, V. C., Pham, T. T. H., Tong, T. H., Hang Nguyen, T. T. H et Pham, N. H. (2015). The conversion of agricultural land in the periurban areas of Hanoi (Vietnam): patterns in space and time. *Journal of Land Use Science*, 10(2), 224-242.
- Pholsena, V. . (2012). The (Transformative) Impacts of the Vietnam War and the Communist Revolution in a Border Region in Southeastern Laos. *War and Society* 31(2), 163-183.
- Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lào Cai*. (2012). : Centre de Consultation d'Architecture et d'Investissement en constructions.

- Poirot, J. (2007). La Contribution du Modèle Européen de Ville Durable au Développement: Une Approche par les Capacités. *Journal of Human Development*, 8(1), 65-87.
- Pow, C. P. (2009). Neoliberalism and the aestheticization of new middle-class landscapes. *Antipode*, 41(2), 371-390.
- Quang, N. et Kammeier, H. D. (2002). Changes in the political economy of Vietnam and their impacts on the built environment of Hanoi. *Cities*, 19(6), 373-388.
- Quang Phuc, N., Zoomers, A. et Van Westen, A.C.M. (2015, 5-6 June.) Compulsory land acquisition for urban expansion: A study of farmer's protest in peri-urban Hue, Central Vietnam. Dans Communication présentée à /au Land grabbing, conflict and agrarian-environmental transformations: perspectives from East and Southeast Asia Chiang Mai University
- Quertamp, F., Pandolfi, L. et Petibon, L. (2014). *Faire la ville: lecture croisée des méthodes et outils de l'urbanisme en France et au Viêt-Nam*. Hanoi : Lao Dong - Xa Hoi
- Rigg, J et Wittayapak, C. (2009). Spatial integration and human transformations in the Greater Mekong subregion *Reshaping economic geography in East Asia* (p. 79-99). Washington D.C. : The World Bank.
- Rogers, T. (2002). Henri Lefebvre, Space and Folklore. *Ethnologies*, 24(1), 21-44.
- Rondinelli, D. (1981). Administrative Decentralisation and Economic Development: The Sudan's Experiment with Devolution. *The Journal of Modern African Studies*, 19(4), pp. 595-624.
- Rondinelli, D. (1983). Society Towns and Small Cities in Developing Countries. *Geographical Review*, 73(4), 379-395.
- Rondinelli, D. (1991). Asian urban development policies in the 1990s: From growth control to urban diffusion. *World Development*, 19(17), 791-803.
- Salemink, O (2011). A view from the mountains: a critical history of Lowlander-Highlander relations in Vietnam. Dans Sikor, T., N. Tuyen, J. Sowerwine et J. Romm (dir.), *Upland Transformations in Vietnam*. Singapore : National University of Singapore.

- Scott, J.C. (1998). *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. New Haven, CT : Yale University Press.
- Scott, J.C. (2009). Agrarian transformations in Vietnam: Land reform, markets, and poverty. Dans Spoor, M. (dir.), *The political economy of rural livelihoods in transition economies* (p. pp. 175-200) : London: Routledge.
- Scott, J.C. (1985). *Weapons of the weak: everyday forms of peasant resistance*. New Haven, CT : Yale University Press.
- Shannon, K. (2002). Tabula Rasa Urbanism: City Extensions in Vietnam. *Dialog*, 75, 4-8.
- Shatkin, G. (2008). The city and the bottom line: urban megaprojects and the privatization of planning in Southeast Asia. *Environment and Planning A*, 40(2), 383-401.
- Shields, R. (1999). *Lefebvre, love, and struggle: Spatial dialectics*. London : Psychology Press.
- Shirazi, M. et Falahat, S. (2012). Compact urban form, question or solution? Examining the compact city in the Middle Eastern context: challenges and opportunities. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 4(2), 246-259.
- Short, J. R. et Kim, Y. H. (1999). *Globalization and the city*. Harlow : Addison Wesley Longman.
- Soja, E. et Hooper, B. (1993). The spaces that difference makes: Some notes on the geographical margins of the new cultural polities. Dans Keith, M. et S. Pile (dir.), *Place and the politics of identity* (p. 183-205). New York : Routledge
- Sorace, C. et Hurst, W. (2016). China's Phantom Urbanisation and the Pathology of Ghost Cities. *Journal of Contemporary Asia*, 46(2), 304-322.
- Southall, A. (1979). *Small Urban Centers in Rural Development in Africa*. Madison : University of Wisconsin-Madison.
- Stillerman, J. (2006). The Politics of Space and Culture in Santiago, Chile's Street Markets. *Qual Sociol* 29, 507-530.

- Szelenyi, I. (1996). Cities under socialism-and after. Dans Andrusz, G., M. Harloe et M. Szelenyi (dir.), *Cities after Socialism. Urban and regional change and conflict in post-socialist societies* (p. 286-317). Cambridge, Maryland : Blackwell.
- Tappe, O. (2015). Introduction: Frictions and Fictions—Intercultural Encounters and Frontier Imaginaries in Upland Southeast Asia. *The Asia Pacific Journal of Anthropology*, 16(4), 317-322.
- Taylor, Charles. (1995). Two Theories of Modernity. *The Hastings Center Report*, 25(2), 24-33.
- Temple, B. et Young, A. (2004). Qualitative research and translation dilemmas. *Qualitative research*, 4(2), 161-178.
- Thanh Nguyen, H. T., Tran, V. T., Bui, Q. T., Man, Q. H. et de Vries Walter, T. (2016). Socio-economic effects of agricultural land conversion for urban development: Case study of Hanoi, Vietnam. *Land Use Policy*, 54, 583-592.
- Torres, J. et Breux, S. (2010 ). L'approche phénoménologique en urbanisme: la recherche d'une meilleure pratique, la pratique d'une meilleure recherche *Revue du centre de recherche éthique de l'Université de Montréal* 5(2), 117-125.
- Trager, L. (1988). Rural-Urban Linkages: The Role of Small Urban Centers in Nigeria. *African Studies Review*, 31(3 ), 29-38.
- Tran, Hoai Anh (2015). Urban Space Production in Transition: The Cases of the New Urban Areas of Hanoi. *Urban policy and research* 33(1), 79-97.
- Turner, S. (2009). Hanoi's Ancient Quarter Traders: Resilient Livelihoods in a Rapidly Transforming City. *Urban studies* 46(5 & 6), 1203-1221.
- Turner, S. (2012). Appropriate space? An everyday politics of street vendor negotiations in Hanoi, Vietnam. Dans Karen Tranberg Hansen, W. Little et B. L. Milgram (dir.), *The Politics of Street Vending and New Economic Regimes in the Urban South*. Santa Fe, New Mexico : Advanced Seminar Program, School of American Research.
- Turner, S. (2013). Under the state's gaze: Upland trading-scapes on the Sino-Vietnamese border. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 34(1), 9-24.

- Turner, S. (2010). Research Note: The silenced assistant. Reflections of invisible interpreters and research assistants. *Asia Pacific Viewpoint*, 51(2), 206-219.
- Turner, S. (2015). Contestations over rights to the city in Hanoi, Vietnam.
- Turner, S., Bonnin, C. et Michaud, J. (2015) *Frontier Livelihoods. Hmong in the Sino-Vietnamese Borderlands*. Seattle : University of Washington Press.
- Tuyen, T. Q., Lim, S., Cameron, M. P. et Huong, V. V. (2014). Farmland loss and livelihood outcomes: a microeconomic analysis of household surveys in Vietnam. *Journal of the Asia Pacific Economy*, 19(3), 423-444.
- UNFPA. (2007). *State of world population 2007: unleashing the potential of urban growth*. New York : UNFPA. Récupéré de [http://www.unfpa.org/webdav/site/global/shared/documents/publications/2007/695\\_filename\\_sowp2007\\_eng.pdf](http://www.unfpa.org/webdav/site/global/shared/documents/publications/2007/695_filename_sowp2007_eng.pdf).
- Véron, R. (2010). Small Cities, Neoliberal Governance and Sustainable Development in the Global South: A Conceptual Framework and Research Agenda. *Sustainability* 2(9), 2833-2848.
- Vietnam, Government of. (21 juin, 2013). *Decree 980/QĐ-TTĐ Approbation de la planification des régions montagneuses en amont et en moyenne section du Nord du pays, en vigueur jusqu'en 2030*. Hanoi, Vietnam.
- Vietnam, Government of. (2009). *Decree 42/2009/ND-CP on the classification of urban areas*. Hanoi, Vietnam.
- Wah Chan, Y. (2013). *Vietnamese-Chinese relationships at the borderlands: trade, tourism and cultural politics*. (Vol. 42). New York : Routledge.
- Watkins, C. (2005). Representations of Space, Spatial Practices and Spaces of Representation: An Application of Lefebvre's Spatial Triad. *Culture and Organization*, 11(3), 209-220.
- Watremez, A. (2008). Vivre le patrimoine urbain au quotidien : pour une approche de la patrimonialité. *Culture & Musées*, 11, 11-36.
- Womack, B. (2000). International relationships at the border of China and Vietnam: an introduction. *Asian survey*, 40(6), 981-986.

- Wong, S. W. (2015). Urbanization as a process of state building: local governance reforms in China. *International Journal of Urban and Regional Research*, 912-926.
- World Bank. (2011). *Vietnam urbanization review* (World Bank publications ). Hanoi : World Bank.
- World Bank. (2014). *Results-Based National Urban Development Program in the Northern Mountains Region*. (World Bank publications ). Hanoi : World Bank
- Zhang, Z. (2006). What is lived space? *Ephemera*, 6(2), 219-233.