

C. PARTI D'AMENAGEMENT

a. le parti de la Grande Région d'Aménagement :

Le problème est d'assurer le succès de la « mutation socio-économique », l'ouverture internationale, l'industrialisation, la métropolisation, d'accueillir toutes les nouveautés, tout en valorisant les héritages, les acquis historiques de la région dans tous les domaines.

En termes d'organisation de l'espace, cela veut dire associer étroitement le littoral et la métropole, avec deux liaisons prioritaires, Hai Phong – Ha Noi, et de plus en plus Ha Long – Hanoi, puisque les conteneurs sont appelés à jouer un rôle déterminant.

Carte 5 : Le cadre physique :

Est mise en évidence la trilogie Delta / Glacis / Montagne



Carte 6: Villes et communications

Apparaît le rôle privilégié de la zone de contact entre le nord de la plaine alluviale et le glacis.

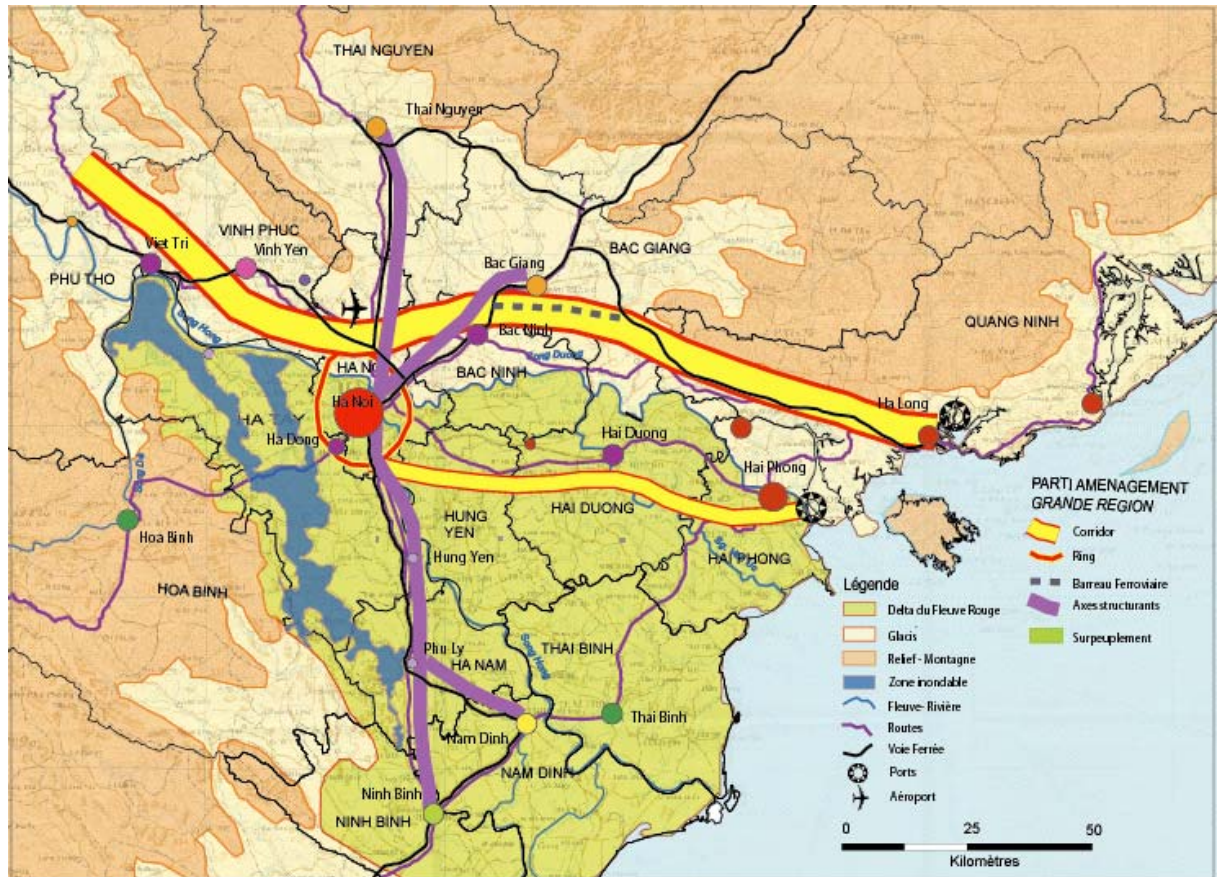


Carte 7 : Opportunités et contraintes :

Sur cette carte, le rôle du chenal d'évacuation des crues de Song Day est mis en valeur.



Carte 8 : Le Parti d'aménagement de la Grande Région: « Corridors, Ring et axe structurant »



Ces deux axes – et surtout le second qui se prolongera vers Vinh Phuc – constitueront la colonne vertébrale de la grande région ; ils se raccorderont tangentiellement au Ring de Hanoi, au nord dans le secteur de l’aéroport de Soc Son et au sud, dans le secteur de Van Giang.

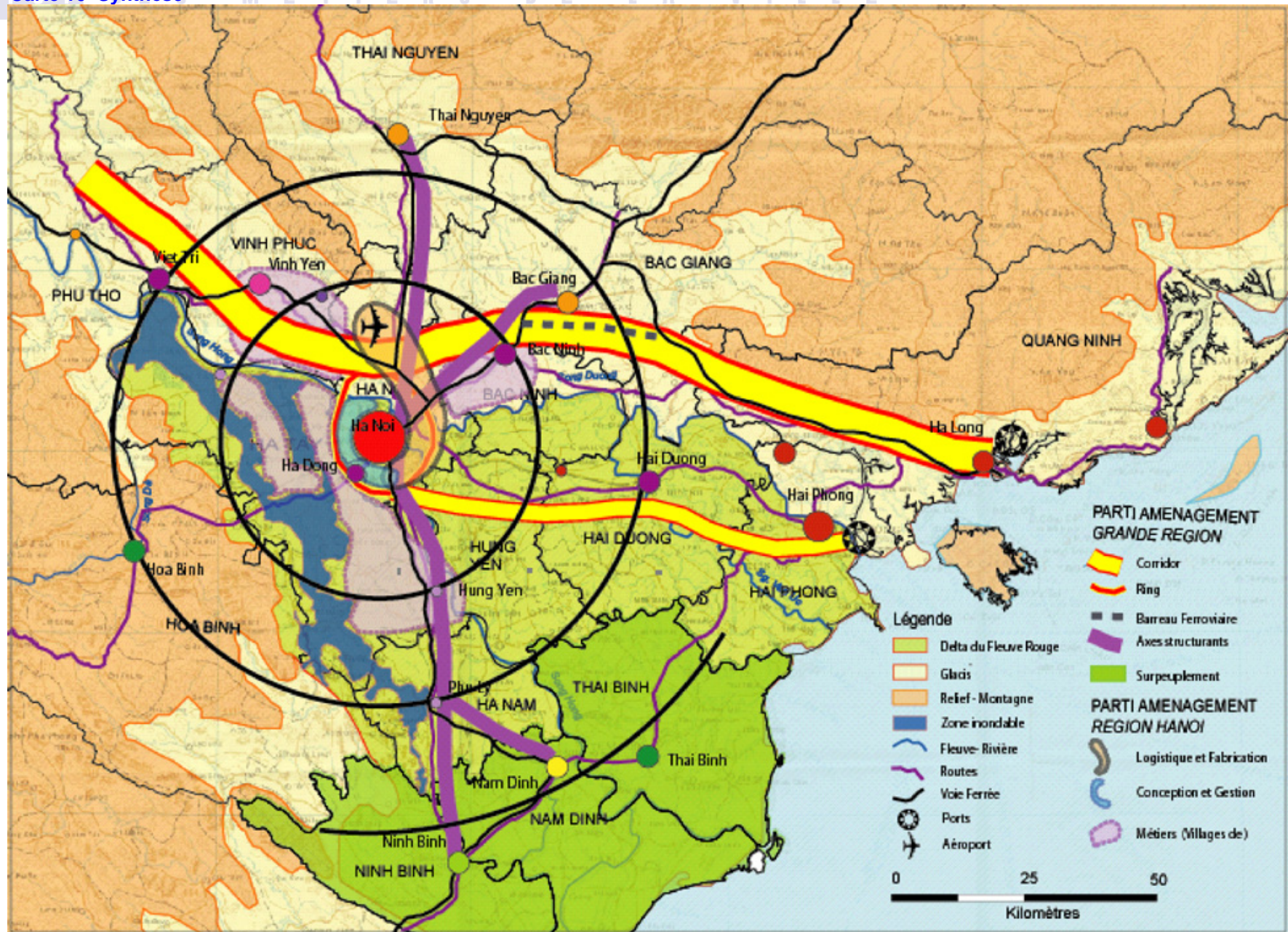
Les deux axes seront le support du développement industriel et urbain de la Grande Région d’Aménagement. L’axe nord en particulier présente l’avantage d’être situé sur le glacis et non dans la plaine alluviale – ce qui constitue un atout de premier plan.

Ce schéma en corridors à l’échelle de la Grande Région devra être emboîté avec le schéma de la région métropolitaine elle-même.

Sectoriel : on doit tenir compte précisément de la dualité du terrain dans les environs de Hanoi. Le « Système hanoien » consiste dans la complémentarité entre la ville et les villages de métier qui lui sont étroitement associés. Cela concerne en particulier les provinces de Ha Tay d'une part, de Vinh Phuc et Bac Ninh d'autre part. La grande périphérie de Hanoi doit être traitée avec précision, en traçant les secteurs selon la place des métiers.

La carte 10 synthétise les deux partis d'aménagement, celui de la G.R.A. et celui de la région hanoienne. On a ajouté cette fois les cercles concentriques correspondant à la polarisation par Hanoi :

- cercle proche des 30 km : fabrication qualifiée
- cercle des 50 km : montage et activités à nuisances
- arc des 75 km : pénétration en profondeur et impulsion de la région sud.



D. OPTIONS D'AMENAGEMENT

a. - Option 1 : Ressources hydrauliques

La G.R.A. (Grande Région d'Aménagement) est avant tout un delta, un espace construit par la maîtrise du fleuve. Le primat de l'hydraulique est une nécessité absolue.

Cela concerne au premier chef la sécurité de Hanoi et le détournement des crues exceptionnelles en amont de la ville par le chenal du Song Day. Ce chenal doit évidemment être respecté en tant que tel mais il doit aussi être considéré comme la limite de l'agglomération, comme une barrière à ne pas franchir.

A ce propos, il faut considérer l'opération d'Hoa-Lac comme un coup parti que l'on est bien obligé d'assumer mais qui doit être réduit à sa plus simple expression et réorienté vers les loisirs culturels de la population hanoïenne.

b. Option 2 : Les axes structurants :

L'armature régionale reposera sur les deux corridors nord et sud, de Hanoi à la mer.

Le plus important est le corridor nord Vinh Phuc – Ha Long, tangentiel au nord de l'agglomération en passant par l'aéroport de Noi Bai. C'est l'axe principal de la logistique, avec un fort potentiel de développement.

En première urgence, il importe d'assurer la liaison ferrée directe (pour les conteneurs) entre Ha Noi et Ha Long. Cela conduit à placer en priorité la liaison Thi Cau – Co Thanh. Il s'agit d'abord du rail qui devra lui-même être accompagné de l'autoroute. Ce barreau correspond à l'axe Bac Ninh - Pha Lai et il a vocation à tenir un rôle central dans le développement de la G.R.A., comme axe d'urbanisation et d'industrialisation lourde (en particulier en direction de l'investissement étranger)

c) Option 3 : Modes d'urbanisation :

La région de Hanoi proprement dite devra être traitée comme un complexe agro-industriel intégré autour d'une métropole, en accordant une attention particulière aux activités rurales non-agricoles.

Il faudra donc distinguer entre deux modes de développement :

- l'urbanisation lourde, le long des corridors et en continuité de l'agglomération – c'est une urbanisation moderne mais coûteuse en infrastructures
- le développement léger des villages d'activités, peu coûteux en infrastructures et créateur d'emplois.

Il faudra éviter la concurrence et le chevauchement entre ces deux modes – et en particulier l'irruption de l'urbanisation lourde en zone « villageoise ». (Ha Tay)

d. Option 4 : la boucle de Hanoi et le découpage sectoriel

La Région propre de Hanoi doit être traitée selon la double logique, annulaire et sectorielle. Le dispositif annulaire sera centré sur le « Ring », qui ceinturera l'agglomération.

Le dispositif sectoriel tiendra compte de deux facteurs :

1. le partage fonctionnel entre le Nord-est (logistique et fabrication, en liaison avec toutes les infrastructures de transport) et le Sud-ouest (conception et gestion).
2. le partage historique entre campagnes purement agricoles et campagnes de métiers. Il faudra porter une attention particulière à deux territoires sensibles, les provinces de Vinh Phuc et Bac Ninh qui relèvent à la fois de la logique des corridors et de la logique des villages de métiers. Il faudra un travail très précis de planification spatiale pour articuler ces deux logiques.

e. Option 5 : Emploi

La G.R.A. ne gagne que 1.3 million d'habitants (de 23.4 à 24.7 millions) mais elle doit accueillir 7,8 millions d'habitants dans les villes et dans les campagnes industrielles. Elle doit être capable de transformer radicalement 4 millions d'emplois agricoles et de créer 4.5 millions d'emplois nouveaux dans l'industrie et les services.

Tab.6 Les changements de structure de l'emploi entre 2003 et 2023 (en milliers)

| | Population nouvelle totale | Taux d'emploi | Emplois nouveaux | % Secondaire | Emploi industriel | % Tertiaire | Emploi tertiaire |
|-----------------------|----------------------------|---------------|------------------|--------------|-------------------|-------------|------------------|
| Ha Noi | 2,204 | 62 | 1,366 | 40 | 547 | 60 | 820 |
| Villes intermédiaires | 2,593 | 58 | 1,504 | 50 | 752 | 50 | 752 |
| Rural non-agricole | 2,993 | 55 | 1,646 | 60 | 988 | 40 | 658 |
| Total non-agricole | 7,790 | | 4,517 | | 2,286 | | 2,230 |

f. Option 6 : Les Zones Industrielles :

Le terme de « zone industrielle » ne doit pas être utilisé de façon indifférenciée pour désigner tous les espaces destinées à l'industrie. Déjà le gouvernement a établi une première distinction très importante.

S'agissant de notre espace et en particulier de la région propre de Hanoi, nous proposons de distinguer trois catégories :

- Dans le cas de l'agglomération de Hanoi , on parlera de Z.A.A., zones d'activités avancées – ce qui signifie espaces de grande qualité urbaine et à haut niveau d'équipement
- les zones industrielles stricto sensu ne concernent que les villes intermédiaires et les axes structurants
- Dans le monde ruralo-villageois, on prévoira des « espaces d'activités » de taille et de profils très variés, adaptés précisément aux capacités locales . Le risque ici est de voir trop grand et de céder aux pressions locales en faveur d'espaces sur-dimensionnés.

g. Option 7 : les 3 provinces du Sud

Ce sont les provinces du delta, surpeuplées et dépourvues d'activités non-agricoles. Le niveau de la productivité est à peine supérieur à celui des régions de montagne. Un effort particulier doit y être consacré, en liaison avec l'axe structurant Hanoi – Nam Dinh

h. Option 8 : Les régions de montagne

Les régions périphériques, Hoa Binh et Phu Tho en particulier ont un rôle particulier à tenir, comme espaces de transition entre la Région métropolitaine et les Régions de haute montagne situées plus à l'Ouest, en direction de la frontière.

5. PROJETS :

Au Viet Nam plus qu'ailleurs au monde, il est indispensable d'accompagner la planification spatiale avec une démarche de projets. En effet, la grande question est celle du financement des infrastructures.

On ne pourra réaliser les plans de développement que si les bailleurs de fonds sont en mesure de financer les infrastructures. Et on négocie avec les bailleurs en termes de projets. Les projets sont d'autant plus crédibles qu'ils s'appuient sur des plans de développement sérieux et cohérents.

Il faut donc « avancer sur les deux jambes », les plans de développement spatiaux (ou schémas-directeurs d'aménagement) et les projets. Les projets sont de deux types, sectoriels et spatiaux :

a. Les Projets sectoriels :

Ils concernent les grandes infrastructures régionales et doivent être conçus à l'échelle de la G.R.A.

- Eau et énergie = Hydraulique et navigation d'une part – production électrique de l'autre
- Grandes infrastructures de transport = Rail et Autoroutes
- Télécommunications – réseaux informatiques.

Ces grands projets techniques doivent prendre appui sur le Schéma d'Aménagement de la G.R.A . tel qu'il est proposé ici. Chaque projet devrait être conçu et porté conjointement par le Ministère technique concerné, le Ministère de l'Aménagement du Territoire, sous la direction du Ministère du Plan et des Investissements.

b. Les Projets géographiques :

Ils correspondent à l'échelle des régions administratives et peuvent s'appliquer en premier lieu à la Région propre de Hanoi. Cette fois la logique n'est plus technique mais spatiale ; il s'agit donc de projets intégrés, à composantes multiples, appliquées à un espace bien déterminé.

S'agissant de la région de Hanoi, on peut envisager d'emblée trois projets :

L'agglomération de Hanoi proprement dite

La capitale a besoin d'un projet spécifique, consacré aux infrastructures urbaines (adduction d'eau – assainissement – transports urbains – Z.A.A.etc..).

C'est dans ce cadre qu'il faut poser la question de la délimitation de la province de Hanoi ; celle-ci doit cadrer avec le projet et donc couvrir l'agglomération dense et ses extensions lourdes immédiates

Promotions des villes moyennes :

Une trentaine de villes doivent être développées dans la G.R.A ; on les a appelées villes intermédiaires et on sait qu'elles devraient absorber 2,6 millions d'habitants supplémentaires (à comparer avec les 2,2 de l'agglomération de Ha Noi.

La région hanoïenne à elle seule compte le tiers des villes intermédiaires et en particulier les plus importantes.

Les villages de métiers :

On a eu l'occasion de souligner à de multiples reprises le rôle déterminant du monde rural et en particulier des villages de métiers.

Cela suppose un projet propre qui sera un projet original, associant le « hard » et le « soft ». En effet il faudra prévoir le minimum d'équipements et d'infrastructures néces-

saires au développement industriel , routes permanentes, électricité moyenne tension, eau, terrains pour zones d'activités, etc...

Mais il faudra aussi prévoir du « soft », dans le domaine du développement local, de l'aide à la promotion des activités. Cela concerne en premier lieu le domaine de la commercialisation. Ainsi par exemple, l'artisanat de la province de Ha Tay a un fort potentiel de développement, à condition d'être assisté par un organisme semi-public dans la prospection des marchés. Cela devrait faire partie du projet « Villages de métiers »

CONCLUSION

La question –clef dans toute cette affaire est celle de la gouvernance. Elle n'est pas équipée actuellement pour faire face aux défis de la mutation. L'Etat ne dispose pas des outils nécessaires à la maîtrise du développement spatial. Or celle-ci est indispensable.

Les conditions physiques et humaines du delta sont telles que la mutation ne peut être menée à bien qu'avec une maîtrise et une planification spatiale rigoureuses.

Il y a des changements considérables à effectuer – et ce à deux niveaux

Au niveau central :

La planification spatiale doit prendre place dans un système intégré, sous la houlette de la Planification Générale, et associant étroitement le pilotage de l'I.D.E. et la programmation des Investissements Publics, qui sont les deux grands piliers du développement spatial.

La planification spatiale doit assurer les relations et la cohérence avec les Ministères techniques d'une part, avec les Assemblées Populaires d'autre part.

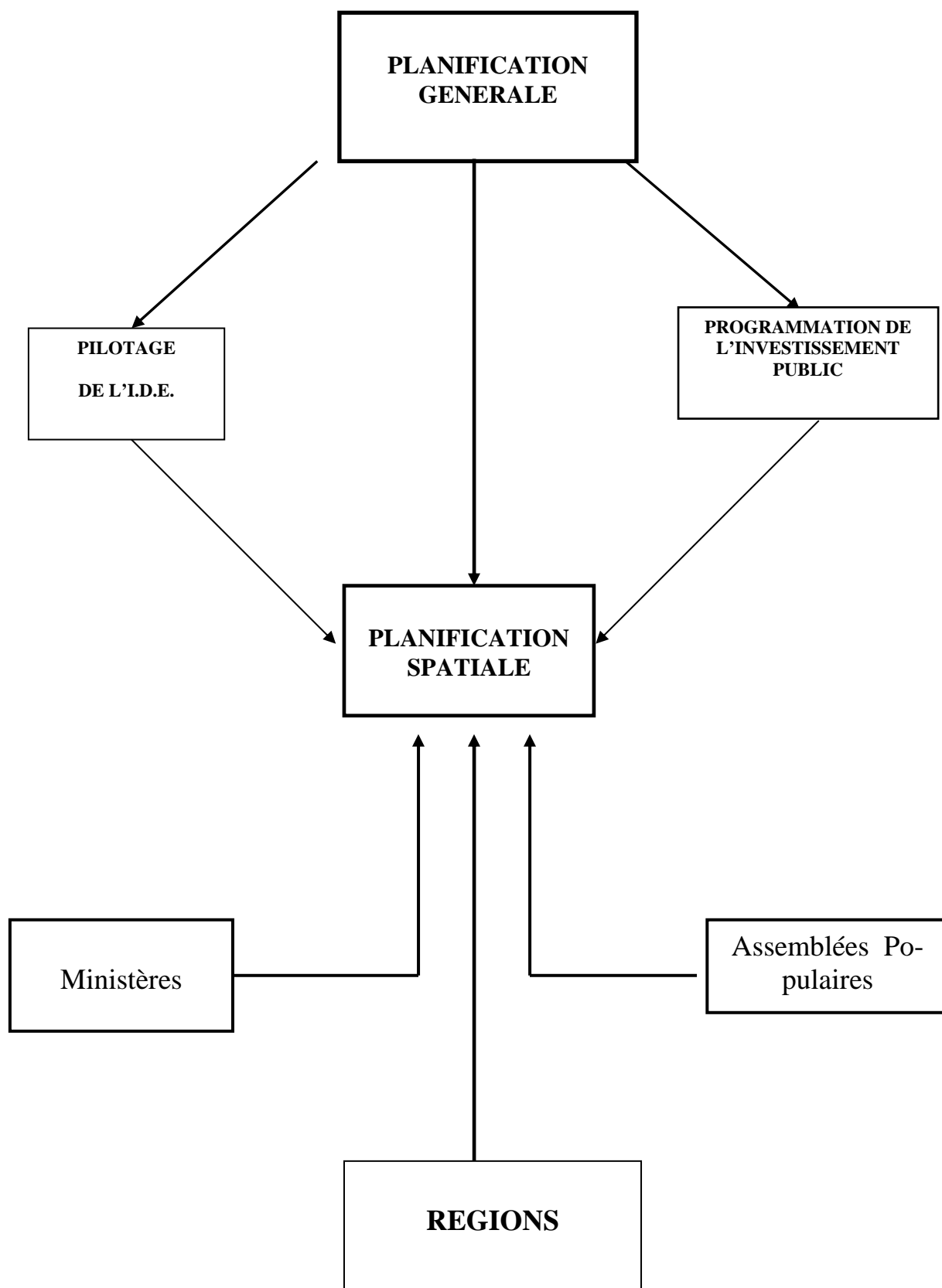
Le niveau régional :

Il est urgent que l'Etat se dote d'une doctrine et d'une politique régionale. Partant de là, on pourra conduire les études sur la question du découpage – et enfin mettre en place des institutions régionales représentatives et responsables – étant entendu que le système de la planification générale / spatiale, doit rester un système centralisé.

Nous avons bien distingué au long de cet exposé les deux niveaux de région :

- *La Grande Région d'Aménagement* est une région de l'Etat, un cadre où il peut pratiquer la concertation, sous sa responsabilité
- *Le Région administrative* sera un échelon de mise en œuvre et d'autorité qui devra associer de façon très équilibrée la déconcentration et la décentralisation.

Il faudra définir la bonne articulation entre l'Etat et l'Assemblée de région, avec un souci essentiel, celui de l'efficacité économique.



ANNEXE

Extrait Article Vietnam News sur le barreau ferroviaire

2 Việt Nam News

01 juin 2005

Work begins on new rail link from Hà Nội to northern port

HÀ NỘI— The building of a 130km-long railway linking Hà Nội's outer Gia Lâm District with Cái Lân Harbour in the northern coastal province of Quảng Ninh is underway.

The work is being done by domestic companies, as was the design.

The new line is expected to meet goods and passenger demand in northern Việt Nam's key eco-

nomie triangle, Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh.

It will also become part of the East - West Corridor - a cooperative programme between the countries of Southeast Asia.

The track from Yên Viên, outside Hà Nội, will run through 15 stations in Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương and Hạ Long City.

A 5km-long spur line from Hạ Long City to Cái

Lân Harbour will be newly built as will 35km of line from Lim in Bắc Ninh Province to Phả Lại town in Hải Dương Province's Chí Linh District.

The remaining railway system, 90km, from Kép Station in Bắc Giang Province to Hạ Long City will be upgraded.

The work also includes a bridge in Uông Bí and two pedestrian overpasses in Hà

Long City.

Passenger trains on the new system will travel at up to 120kmph; goods trains will travel at up to 80kmph.

Việt Nam Railways has responsibility for the project and the estimated VNĐ4 trillion (US\$253.2 million) for the work will come from the sale of Government bonds.

The new railway is scheduled to open by 2010. — VNS

