



Centre de Prospective  
et d'Études Urbaines



PADDI - 216 Nguyen Dinh Chiêu - Quận 3 - HCMV - Việt-Nam  
email : paddi.direction@gmail.com / tél : +84 8 39 30 54 77 / site internet : paddi.vn

## PATRIMOINE

### Retour sur la table-ronde « Patrimoine et tourisme : Concilier conservation du patrimoine et développement économique » des 27 et 28 avril 2016



**La question de l'articulation entre conservation du patrimoine et tourisme, à travers les prismes économiques et techniques, est au cœur des préoccupations des villes vietnamiennes. Comment mesurer les retombées économiques et sociales de la valorisation patrimoniale ? Quelles en sont les implications techniques ?**

**La table-ronde « Patrimoine et tourisme : Concilier conservation du patrimoine et développement économique » proposait ainsi d'appréhender les grands enjeux de la préservation du patrimoine en vue de sa valorisation touristique en présentant des exemples concrets d'actions, d'outils et d'initiatives vietnamiennes, laotiennes et françaises.**

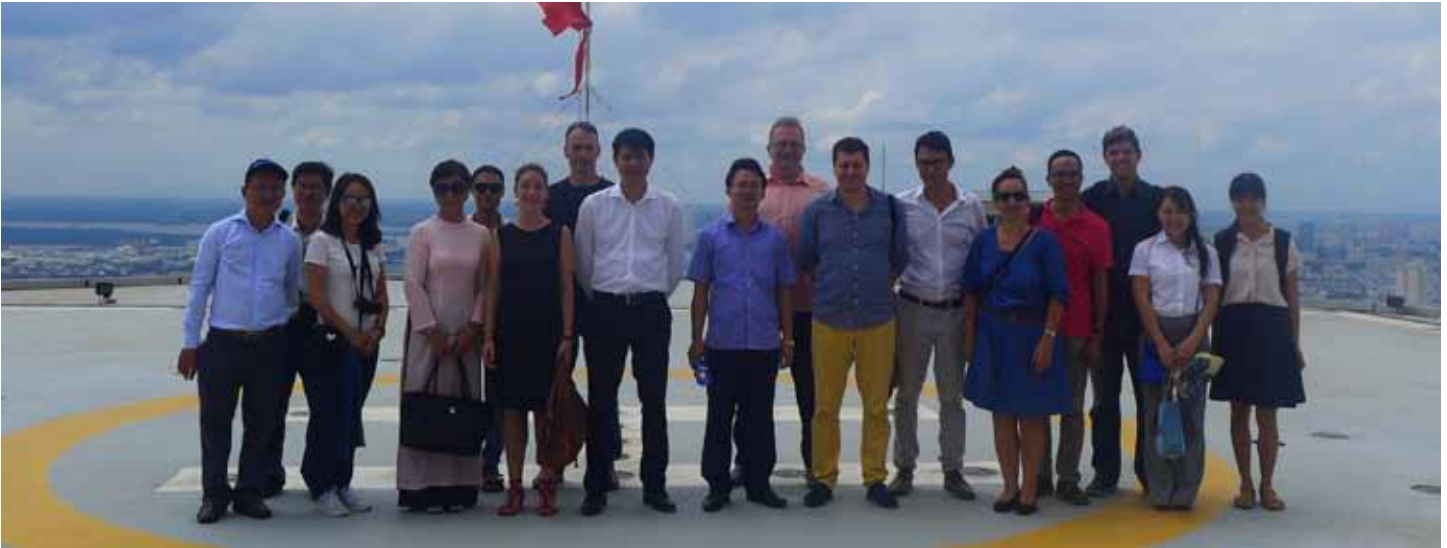
Cette table-ronde était la 4<sup>ème</sup> d'un cycle sur le patrimoine urbain initié par le PADDI rejoint par l'Institut des Métiers de la ville (IMV – coopération Région Île-de-France – Hanoi) avec l'appui du Fonds de Solidarité Prioritaire (FSP) pour le patrimoine du Sud Laos (Ministère Français des Affaires Étrangères et du Développement International).

Pour cette édition, le PADDI et l'IMV se sont associés au Département de la planification urbaine et de l'architecture de HCMV (DUPA), ainsi qu'au Consulat de France à HCMV et à l'antenne locale de l'Institut Français du Vietnam.

En parallèle des retours d'expérience vietnamiens, laotiens et français, une visite de la résidence du Consul Général de France était organisée ainsi qu'une visite guidée du centre historique de HCMV et du quartier des villas pour appréhender le potentiel touristique du patrimoine architectural, urbain et paysager de la ville.

Le patrimoine et le tourisme fonctionnent en interdépendance. Schématiquement, le patrimoine alimente l'offre touristique et les retombées de celle-ci participent à l'entretien et à la protection du patrimoine, c'est ce qu'ont démontré les exemples français, laotiens et hanoïens. Quel est le potentiel économique du patrimoine pour une ville ? Quelles en sont les retombées économiques chiffrées ? A cet égard, les échanges entre intervenants ont démontré que si l'Île-de-France (12 millions d'habitants) accueille 60 millions de touristes par an générant 39 milliards d'€ de revenus, les collectivités vietnamiennes ont une marge de progression énorme en la matière et le développement d'une offre touristique patrimoniale en est l'accélérateur.

Le tourisme patrimonial doit avant toute chose être envisagé comme l'opportunité de rendre accessible à un public le plus large possible le patrimoine en tant que bien commun. Il doit aussi être envisagé dans sa dimension locale et non pas seulement à destination d'un public étranger. Cet enjeu d'égalité de connaissance et d'accès suppose que le patrimoine soit connu de tous et en ce sens les Journées européennes du patrimoine et l'Observatoire informatisé du patrimoine sont des initiatives



Participants de la table-ronde sur l'héliport de la tour Bitexco



Visite guidée par Clément Musil



Introduction de la table-ronde par Nguyễn Hồng Vân, Co-directrice du PADDI

© IMV, PADDI

remarquables. L'égalité doit aussi être un objectif en matière de retombées économiques et sociales. A qui profite le tourisme patrimonial ? Comment s'assurer que les populations locales bénéficient des retombées économiques ? Les retours d'expérience démontrent que cela est possible par la définition d'une offre adaptée et l'accompagnement des propriétaires.

La connaissance du patrimoine grâce aux inventaires menés par les services de la ville complétés d'un travail d'expertise technique approfondie, permet d'identifier les éléments remarquables à valoriser, d'envisager l'usage et la gestion les plus adéquats dans une optique touristique et d'adapter les lieux à l'accueil du public tout en les protégeant (restauration, entretien, aménagement, etc.). La mission d'inventaire des villas et bâtiments publics réalisée par ARC pour HCMV est la pierre angulaire de cette démarche. Le travail d'expertise technique mené par des spécialistes comme l'architecte du patrimoine

Nicolas Viste permet d'aller plus en profondeur pour la définition d'une programmation au cas par cas et d'accompagner les gestionnaires publics et propriétaires privés.

Une fois clarifiés les aspects techniques, de gestion et d'usage, chaque élément patrimonial doit être intégré dans une offre touristique globale, participant ainsi à l'identité de la ville et au récit de son histoire. Cette offre peut prendre la forme de parcours thématiques à l'image des offres proposées en Île-de-France, en Rhône-Alpes, ou des circuits en création à HCMV et à Champassak. La promotion de ces parcours, qu'il soit à destination d'un tourisme de loisirs, d'affaires ou local, demande des actions de communication fortes pouvant être intégrées dans un marketing territorial plus large.

La synthèse de la table-ronde est disponible sur le site du paddi : [paddi.vn](http://paddi.vn)

## Mission d'assistance technique : Inventaire et évaluation des villas et édifices publics d'Hô Chi Minh-Ville (14/02 - 01/04)

Dans le cadre de l'appui apporté par le PADDI aux services de HCMV sur le volet patrimonial, une mission d'expertise a été menée par Pierre-Olivier Benech, conservateur du patrimoine de l'Institut national du patrimoine\* auprès du Centre de recherche architecturale de HCMV (ARC).

Sa mission s'inscrivait dans la continuité d'une 1ère expertise technique datant de 2015 pour l'élaboration de fiches d'inventaire et d'évaluation des villas ayant donné lieu à la rédaction d'un guide méthodologique pour la formation des équipes chargées de ce travail.

L'expertise apportée par Pierre-Olivier Benech visait à prendre la suite du travail accompli en 2015 en vue de l'amplifier et de le compléter. Au-delà des villas, il s'agissait de s'intéresser au corpus des édifices publics, équipements collectifs et ouvrages d'art devant faire l'objet d'un inventaire par ARC. L'objectif de cette mission était triple :

- élaboration des fiches d'inventaire et d'évaluation des édifices public,
- amendement du guide méthodologique,
- proposition d'un protocole permettant de mener l'évaluation des villas à partir des fiches d'inventaire de la manière la plus transparente et la plus objective possible.



Visite de site de Pierre-Olivier Benech et Nguyễn Chính Thắng de ARC

\* Etablissement d'enseignement supérieur rattaché au Ministère de la culture et de la communication Français.

## Participation de HCMV et du PADDI au séminaire de formation de l'AIMF\*\* à Phnom Penh : La valorisation des espaces publics dans les quartiers historiques (31/05 - 03/06)



Délégation de HCMV (de gauche à droite) : Trương Trung Kiên, Vice-directeur du DUPA et Huynh Hung Kiet, DUPA.

**HCMV était une des villes invitées par l'AIMF pour présenter sa politique et ses projets d'espaces publics en quartier historique dans une optique d'échange de bonnes pratiques pour le renforcement des capacités de Phnom Penh. HCMV était représentée par Trương Trung Kiên, Vice-directeur du Département de la planification urbaine et de l'architecture et Huynh Hung Kiet, accompagnés de Fanny Quertamp, Co-directrice du PADDI.**

Ce séminaire de formation était organisé dans le cadre de l'initiative « Patrimoine urbain et développement durable » en faveur des villes francophones du Cambodge, Laos et Vietnam. Il visait à sensibiliser les acteurs de l'aménagement de la ville de Phnom Penh à la question spécifique des espaces publics du centre historique de la capitale. Pour ce faire, la semaine de formation était l'occasion d'échanger avec un certain nombre de professionnels d'autres villes du réseau (Luang Prabang, Siem Reap, Hué, HCMV) dont le témoignage avait pour but d'enrichir le travail de terrain des professionnels cambodgiens.

La stratégie de HCMV en matière d'espaces publics en quartier historique était présentée du point de vue réglementaire et du point de vue opérationnel à travers l'exemple du PLU du centre-ville et du projet achevé d'embellissement et de piétonisation de l'axe Nguyễn Huệ.

Retrouver la synthèse de ce séminaire de formation ainsi que les différentes interventions sur le site de l'AIMF : [http://www.aimf.asso.fr/La-valorisation-des-espaces-publics-dans-les-quartiers-historiques.html#bloc\\_bas\\_documents](http://www.aimf.asso.fr/La-valorisation-des-espaces-publics-dans-les-quartiers-historiques.html#bloc_bas_documents)

\*\* Association Internationale des Maires Francophones.

## VILLE DURABLE

### Atelier de formation : Participation citoyenne et jeux d'acteurs dans le domaine de l'aménagement urbain (29/02 - 04/03)



© PADDI

**A la demande de l'Institut de recherche pour le développement de HCMV (HIDS) en partenariat avec l'Institut d'urbanisme de la ville, le PADDI a organisé un atelier de formation sur la participation citoyenne dans le domaine de l'aménagement urbain. Cette semaine était animée par Brigitte Badina de la Direction de la prospective et du dialogue public du Grand Lyon Métropole et Christine Malé de la Direction de la Planification et des Politiques d'Agglomération.**

Depuis les années 2000, un processus de décentralisation est à l'œuvre au Vietnam pour renforcer les compétences des autorités locales et promouvoir une bonne gouvernance urbaine. A HCMV, les autorités font preuve aujourd'hui d'une volonté très forte d'aller vers plus de participation. Néanmoins, la finalité actuelle de la participation est la recherche de l'adhésion de la population et seuls deux niveaux de participation sont utilisés : information et consultation. Par ailleurs, la participation telle qu'elle est imposée par la Loi est contrainte par un système de planification normé avec peu d'éléments à négocier, mais aussi par des contraintes financières, en termes de calendrier et de ressources humaines. Les habitants ne voient donc pas la nécessité de participer à la démarche de concertation, d'autant plus que les plans présentés ne se réalisent pas tout le temps et que seules les personnes directement impactées par le projet peuvent participer.

Toutefois, alors qu'une nouvelle mandature débute en 2016, il semble opportun de communiquer sur la volonté de HCMV d'engager une démarche innovante et pionnière en matière de participation et se démarquer des autres provinces. Il s'agit d'une bonne opportunité pour s'adresser à la population, gagner sa confiance, l'impliquer davantage sur l'intérêt commun tout en s'interrogeant sur les modalités de la concertation.

Au regard des éléments exposés par l'HIDS et l'Institut d'urbanisme, les deux expertes ont partagé l'expérience de la métropole lyonnaise. Celle-ci fait figure de modèle en matière de participation citoyenne. En complément des obligations réglementaires qui s'appliquent aux documents de planification, la Métropole a développé ses propres outils de concertation pour la conduite de projets : charte de la participation, guide méthodologique pour la concertation dans la conduite de projets et outils méthodologiques associés. Ce retour d'expérience était illustré d'exemples de documents de planification et d'opérations : Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, projets de requalification des berges du Rhône, du Grand stade de Lyon et aménagement de ses accès et abords, de requalification de la rue Garibaldi et projet de réaménagement du Parc Blandan.

Retrouver les supports de présentation de l'atelier et les recommandations sur le site du paddi : [paddi.vn](http://paddi.vn)

## Atelier de formation : Fourniture du service des déchets ménagers à HCMV (04-08/07)



**Le bureau des déchets du Département de l'environnement et des ressources naturelles (DONRE) a fait appel au PADDI pour l'organisation d'une formation dans l'optique d'améliorer la gestion et la qualité du service de collecte et de traitement des déchets ménagers à HCMV. La formation a rassemblé une 50<sup>aine</sup> de participants du DONRE, du Comité de gestion des sites de traitement et des districts. Elle était animée par Laurent Ségouin, responsable du Service collecte et véhicules industriels de la Direction de la propreté du Grand Lyon Métropole (GLM).**

Au Vietnam, la compétence de gestion des déchets ménagers relève de la ville qui produit une réglementation sur la fourniture de ce service. Au regard de ce texte, les districts définissent les modalités de collecte sur leur territoire. A HCMV, la collecte est assurée par 3 entités : la société publique de collecte de la ville (CITENCO), 22 sociétés publiques de district ainsi que par un réseau de collecteurs informels regroupés en coopératives ou indépendants. Aujourd'hui, on estime que ces collecteurs réalisent 60 % du service. La collecte se fait en porte à porte, à des points de regroupement mais aussi dans le cadre du nettoyage des rues. Les sociétés publiques interviennent sur les grands axes circulables alors que les collecteurs informels se partagent le réseau de ruelles. Le tri des déchets ménagers est effectué par les collecteurs informels qui revendent les matières recyclables. En parallèle, des projets pilotes de tri à la source sont expérimentés dans certains districts de la ville. Une semaine de ramassage des déchets ménagers dangereux est aussi organisée une fois par an. Les déchets ménagers collectés sont transportés vers des points de compactage ou directement vers les sites de traitement de la ville qui reçoivent 7000 à 8000 tonnes de déchets ménagers quotidiennement. En fonction de leur nature, les déchets ménagers sont incinérés, enfouis, recyclés ou utilisés pour produire du compost.

Les problématiques soulevées par le DONRE et les participants pendant la semaine d'atelier recouvraient principalement des questions d'organisation de la collecte et de maîtrise de l'ensemble de celle-ci (qu'elle soit réalisée par les sociétés publiques ou les collecteurs informels).

Laurent Ségouin a partagé l'expérience du GLM dont la collecte des déchets ménagers a la particularité d'être réalisée à 50 % en régie et à 50 % par des prestataires privés. Ont été abordés le système français de planification de la gestion des déchets, le règlement de collecte du GLM, les moyens de collecte, le financement du service et la composition d'un marché public de collecte.

Les supports de présentation et les recommandations de l'atelier sont consultables sur le site du paddi : [paddi.vn](http://paddi.vn)

### A venir : 27<sup>ème</sup> salon international des équipements, technologies et services de l'environnement (Pollutec) - Lyon (29/11 - 02/12)

**Le Vietnam est le pays à l'honneur du salon Pollutec 2016 qui rassemble des professionnels du monde entier autour de solutions innovantes pour réduire l'impact des activités humaines sur l'environnement.**

Plus d'informations : [www.pollutec.com](http://www.pollutec.com)



## TRANSPORTS

### Qualité de service du réseau de bus : comparaison des situations à HCMV et Lyon



**Dans l'agglomération lyonnaise, 87 % des usagers sont satisfaits du réseau !**

**La mise en place d'une démarche qualité dans les transports en commun résulte d'une politique publique. Dans l'agglomération lyonnaise, c'est le SYTRAL, Autorité Organisatrice des Transports, qui est en charge de la mise en place de cette politique.**

Lors de l'attribution de la délégation de service public pour la période 2011-2016, le SYTRAL a mis l'accent sur la place centrale du client dans l'offre de transport. Pour cela, le SYTRAL a affiché cinq exigences dans l'appel d'offre lancé : 1/placer le client au cœur des préoccupations de l'exploitant ; 2/maîtriser les charges ; 3/améliorer la gestion patrimoniale ; 4/réduire l'empreinte environnementale ; 5/fiabiliser la remontée des informations relatives au service public.

Keolis Lyon, exploitant historique du réseau a formulé une réponse à appel d'offres très ambitieuse en s'engageant sur des recettes importantes pour la période 2011-2016. C'est ainsi que Keolis a mis en place une importante démarche qualité. Tout d'abord, le projet « Atobus » a été mis en place en 2011. Il s'agissait d'une restructuration du réseau afin de mieux répondre aux attentes des usagers. Par la suite, Keolis Lyon a mis en place tout une démarche de suivi de la qualité.

Le réseau lyonnais est maintenant reconnu mondialement pour son niveau de qualité très élevé. La fréquentation du réseau ne cesse d'augmenter et le niveau de satisfaction des usagers s'élève à 87 %. La part modale des transports en communs est de 19 % en 2016 avec 38 % des trajets réalisés en bus.

Pour aller plus loin :

[Livret n°56 Gestion et exploitation d'un réseau de transport en commun](#)



**A HCMV, améliorer la qualité du réseau de bus pour relancer la fréquentation**

**HCMV, qui compte actuellement 8,1 millions d'habitants, a des objectifs très ambitieux en termes de développement des transports en communs. En effet, d'ici 2030, la ville prévoit la construction de 8 lignes de métro, 1 ligne de tramway, 2 lignes de monorail et 6 lignes de BRT. Elle envisage aussi de faire passer la part modale des transports en commun à plus de 60 %. Pour l'instant, seul le bus existe et représente 6,6 % de part modale.**

Le réseau de bus de HCMV souffre d'une très mauvaise image auprès de la population et connaît des difficultés d'exploitation. Une étude réalisée par le PADDI en 2012 a montré que le taux de satisfaction global sur le réseau n'était que de 44 %. De plus, une baisse de la fréquentation est observée depuis quelques années alors que les coûts d'exploitation ne cessent d'augmenter. Le gestionnaire du réseau est conscient que pour atteindre l'objectif de 60 % de part modale il est nécessaire de commencer par avoir un réseau de bus performant et cela passe principalement par l'amélioration de la qualité.

Le réseau de bus de HCMV est très particulier car il fonctionne avec plusieurs exploitants qui sont propriétaires de leurs bus. Il existe quatre types d'exploitants : public, privé, joint-venture et coopérative. Ces exploitants n'ont pas les mêmes capacités financières ni humaines, ce qui crée une hétérogénéité du niveau de qualité sur le réseau. L'exploitant public a beaucoup plus de moyens et de pouvoirs que la coopérative pour appliquer une démarche de qualité.

Pour aller plus loin :

[Rapport sur l'amélioration du contrôle qualité sur le réseau de bus d'HCMV](#)

## Stage qualité de service du réseau de bus : capitaliser sur l'expérience lyonnaise pour l'amélioration du réseau de bus d'HCMV

**Dans le cadre de ses activités, le PADDI collabore étroitement avec le Département des Transports et des Communications de HCMV (DTC), notamment avec le Centre de Gestion des Bus (CGB). En continuité avec plusieurs activités du PADDI animées par le SYTRAL et Keolis, des stages portant sur la qualité du réseau de bus à HCMV ont été organisés.**

Un 1<sup>er</sup> stage a été réalisé en 2013 par Laure Mouhot, étudiante de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE). Son stage portait sur l'élaboration d'une grille de qualité adaptée au réseau de bus d'HCMV au regard de la démarche mise en place à Lyon par le SYTRAL et Keolis. En 2016, le CGB a émis la demande d'un nouveau travail sur la qualité de service pour le réseau de bus d'HCMV. Le PADDI accueille depuis avril 2016 Lilian Crézé, étudiant de l'ENTPE, pour un stage en partenariat avec Keolis Lyon. Avant de rejoindre le PADDI, Lilian Crézé a passé cinq semaines au sein des services de Keolis Lyon afin d'être sensibilisé à l'application de la qualité de service sur le réseau lyonnais.

### Le déroulement du stage :

Le stage se décompose en deux temps :

- 5 semaines d'observation chez Keolis Lyon : pendant cette période, les différents services en charge de l'exploitation ayant un lien avec la qualité ont été suivis par le stagiaire. Un rapport d'activité expliquant comment se met en place la qualité de service a été rédigé.
- 15 semaines au sein du PADDI : au cours desquelles l'étudiant est amené à réaliser un diagnostic du réseau et des propositions d'améliorations pour le suivi de la qualité (indicateurs, mode de mesure, outils de suivi, etc.). Le diagnostic est réalisé sur la base de visites de terrain, d'entretiens avec les acteurs du réseau (conducteurs, contrôleurs, exploitants, gestionnaires du réseau, directeurs de gares routières) et sur la base de l'enquête de satisfaction réalisée par le PADDI en 2013.

Les premiers éléments du diagnostic montrent que les problèmes du réseau sont :

- Le comportement des agents d'accueil dans le bus,
- L'état du parc de bus : les bus sont anciens, à bimer, et font beaucoup de bruit,
- L'accessibilité au réseau : les arrêts sont peu visibles, squattés et difficiles d'accès, il y a trop peu d'informations clients (plan, horaire, tarif).

### Les enjeux de la qualité

- Un enjeu économique : La dynamique d'amélioration de la qualité sur les réseaux de transport en commun en France est venue du constat que la fréquentation diminuait alors que les investissements ne cessaient d'augmenter au cours des années 1990. Les exploitants du réseaux se sont alors investis dans une démarche qualité tournée autour de la certification de service (normes NF Service). Les résultats sont positifs, la fréquentation est nettement en hausse. A HCMV, la situation est assez similaire à celle des années 1990 en France, le réseau souffre d'un manque de compétitivité face aux deux roues. Or, le mode de rémunération des exploitants se base sur la fréquentation, il est donc fondamental pour HCMV de voir la fréquentation de son réseau augmenter
- Un enjeu d'image : Depuis 20 ans en France, de nombreuses villes se sont équipées de tramways et en ont profité pour renouveler leur parc de bus. Cela a entraîné une augmentation de la fréquentation. C'est sur cela que HCMV doit miser pour inverser la courbe de la fréquentation puisque son réseau souffre actuellement d'une image très négative ce qui n'incite pas de nouveaux clients à l'utiliser.

## Les principes de la qualité de service :

### Les fondamentaux :

- Une volonté politique : apports budgétaires et mise en place de politique en faveur des transports en commun,
- Un titre de transport à un prix acceptable,
- Une relation de confiance entre exploitants et gestionnaires,
- Des moyens budgétaires importants accordés pour le contrôle.

### Comment quantifier la qualité ?

- Mettre en place des critères en lien avec les attentes des clients :
  1. Régularité et ponctualité,
  2. Informations aux voyageurs,
  3. Relation clientèle,
  4. Accès au réseau,
  5. Etat/Propreté,
  6. Confort,
  7. Satisfaction globale.
- Créer des indicateurs pour les différents critères qui soient mesurables facilement et objectivement.

### Comment assurer le suivi de la qualité ?

- Mettre en place des contrôles réguliers par des prestataires externes et internes,
- Assurer le suivi des résultats avec des outils partagés par l'exploitant et le gestionnaire,
- Mettre en place un système de bonus / malus en fonction des résultats périodiques,
- Participer à une démarche de certification.

## COMMUNICATION / EVENEMENTS

### Dernières publications

#### **Livret n° 59 : Participation citoyenne dans l'élaboration de documents de planification, d'aménagement et dans la conduite de projets**

Ce livret reprend les enseignements et les échanges de l'atelier de formation organisé en février 2016 et animé par Brigitte Badina et Christine Malé de la Métropole de Lyon. Celle-ci fait figure de modèle en la matière notamment par les outils de concertation pour la conduite de projets d'aménagement urbain qu'elle a développé et que les deux expertes ont partagées avec les partenaires de l'Institut de recherche et de développement (HCMV) et l'Institut d'urbanisme de HCMV.

#### **Livret n° 58 : Planification territoriale et stratégie économique**

Ce livret reprend les enseignements et les échanges de l'atelier de formation organisé en janvier 2016. Cet atelier était animé par Sébastien Rolland et Vincent Couturier de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sous l'angle économique, ce livret aborde la question du passage à une planification stratégique métropolitaine et régionale. Il présente les mécanismes de suivi et d'évaluation de l'aire métropolitaine lyonnaise qui permettent d'utiliser l'observation comme outil d'aide à la décision au service de la stratégie et de l'action économique.

#### **Livret n° 57 : Ville durable : des concepts à la pratique**

Cette publication est issue de l'atelier de formation de décembre 2015 animé par Laurence Tanguille de la Métropole du Grand Lyon, avec l'intervention d'Artélia Vietnam. Il revient sur les standards d'aménagement et de construction durables français déclinés dans les différents documents de planification et d'urbanisme ainsi que sur les certifications de bâtiments ou de quartiers garantissant une qualité environnementale et une performance énergétique. Il propose aussi de réfléchir à l'élaboration d'une réglementation d'aménagement urbain intégrant les principes du développement durable pour HCMV.

#### **Livret n° 55 : Aménagement urbain autour de stations de métro : l'exemple de la ligne n°2 de HCMV**

Cette publication fait suite à l'atelier d'avril 2015 animé par Julia Rudolph et Sébastien Sperto de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle présente les principes clés de l'articulation urbanisme-transport appliqués dans l'agglomération lyonnaise et les stratégies d'aménagement retenues autour de stations de métro. Ce livret propose une réflexion sur le design urbain d'espaces publics autour de quatre futures stations de la ligne de métro n°2 de HCMV.



#### **PADDI**

216 Nguyen Dinh Chiêu - Quận 3  
TP.HCM - Việt Nam

#### **Téléphone :**

+84 (0)8 39 30 54 77

#### **Email :**

paddi.direction@gmail.com

#### **Contacts :**

Fanny QUERTAMP (co-directrice)  
NGUYEN Hong Van (co-directrice)  
Morgane PERSET (chargée de mission)  
Do Phuong Thuy (assistante)

**Retrouvez-nous sur internet :**

**paddi.vn**