



Centre de Prospective
et d'Études Urbaines



PADDI - ☒ 216 Nguyen Dinh Chiêu - Quận 3 - TP HCM - Việt Nam
email : paddi@hcm.fpt.vn ☎ : +84 8 39 30 54 77 : website : www.paddi.vn

Partenariats Public-Privé

L'AFD et le PADDI ont organisé un **atelier de formation du 5 au 9 décembre 2012** à Hô Chi Minh-ville adressé aux cadres de **8 collectivités locales vietnamiennes** visant à renforcer les compétences en matière d'identification, de préparation, de mise en œuvre et d'accompagnement de projets de PPP. Les secteurs présentés ont principalement été ceux de **l'eau et des transports publics**.

Avec un taux de croissance de 6,8% en 2010 et une urbanisation rapide, le Vietnam connaît un développement qui nécessite près de 160 milliards de dollars pour financer les infrastructures sur la période 2011-2020.

La Décision 71/2010/QĐ-TTg qui réglemente le programme pilote d'investissement des PPP doit permettre d'expérimenter des solutions nouvelles de financement et de gestion des infrastructures et de définir progressivement, par retour d'expérience, un modèle vietnamien de PPP.

Les cinq messages-clés de l'atelier

Le PPP dépasse largement la seule question du montage financier d'un projet pour couvrir les champs juridique, institutionnel, politique, financier, ... La réflexion s'inscrit dans un temps long. Certains prérequis doivent être réunis ; le secteur et/ou le projet doit être notamment à « maturité » pour qu'un PPP puisse être mis en œuvre avec succès.

1. Existence d'un cadre institutionnel favorable et d'un portage politique fort.
2. Se doter des ressources pour connaître le secteur et être en mesure d'évaluer les besoins et coûts d'un service fonctionnel : pour ce faire disposer d'une bonne qualité de données de base tant techniques que commerciales.
3. Créer les conditions d'attractivité pour le secteur privé incluant une bonne performance du secteur et une viabilité financière.

Dans ce numéro

Partenariats PPP	1
Projet East-West Greenway : Approche intégrée transport-urbanisme	2
Gestion des inondations : vers une planification Intégrée	3
Etude sur la pauvreté urbaine dans le district 8	3
2012 : année de la sécurité routière au Vietnam	4
Forum ADETEF : comment rendre plus effective la planification urbaine au Vietnam ?	5
Publications Doctorants et stagiaires	6 6



Remise des certificats aux participants de 8 provinces du Vietnam

4. Choisir la forme de PPP adaptée au secteur (les infrastructures de réseau répondent à une économie très spécifique), au contexte local, à l'état du secteur au moment « t », mais aussi le contexte réglementaire, institutionnel, économique propre à chaque territoire.
5. Ingénierie du risque et des finances : concevoir les modalités de partage des risques et le mode de rémunérations de manière à répondre aux intérêts des différents acteurs tout en servant la qualité et la performance du service.

Atelier à venir

Le CEFEb et le PADDI envisagent d'organiser un second atelier ciblé sur le montage des PPP en décembre 2012

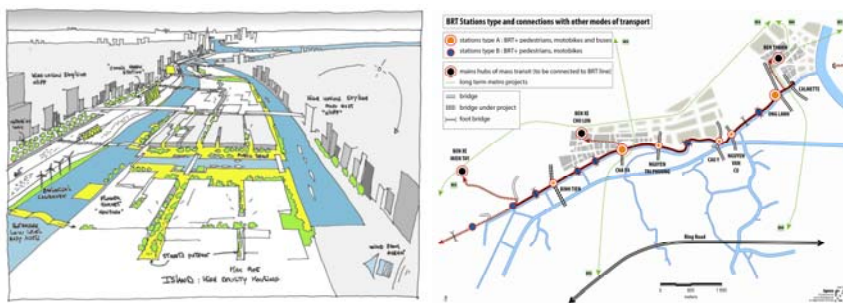
Projet East–West Greenway : Approche intégrée transport–urbanisme

Parallèlement aux projets Mass Rapid Transit (MRT), la Banque Mondiale a financé une étude de faisabilité (MVA) en 2005, afin d'étudier les corridors qui pourraient être équipés de lignes de bus en site propre, type BRT. En 2009, le PADDI a effectué plusieurs missions d'assistance technique auprès du département de Transports et des Communications pour prolonger ces études et promouvoir le développement d'un réseau BRT (cf. bulletin du PADDI n°2).

En partenariat avec la Banque Mondiale, l'Agence d'Urbanisme de Lyon, l'agence Deso et le PADDI ont animé un atelier sur les concepts préliminaires de design urbain appliqués au Boulevard Vo Van Kiet, avec le Département de la Planification urbaine et le Département des Transports et des communications de HCMV en juillet 2011.

Les échanges ont été articulés autour de 3 questionnements principaux :

- Le positionnement du BRT : 3 options (latéral/canal ; latéral/ville ; central)
- Quel genre de ville, de forme urbaine ?
- Quelle forme d'axe de transport : une autoroute, un boulevard urbain ?



Concepts préliminaires de design urbain du boulevard Vo Van Kiet

Ces concepts ont cherché à :

- optimiser l'accessibilité pour les piétons afin d'assurer la captation par le BRT des piétons des secteurs environnants
- augmenter le stock d'espaces verts publics et leur accès
- réaliser des plans et définir des stratégies paysagères pour le corridor et les stations
- développer des zones de « destination » du corridor et des concepts de « fabrication d'espaces »
- intégrer le transit public dans le développement de la zone existante et planifiée à grande échelle
- développer des concepts préliminaires et des options pour le design des stations
- améliorer les connexions de part et d'autre du canal
- intégrer le design écologique et les principes de « transit oriented development »
- optimiser et préserver les atouts urbains existants (canal, patrimoine ...)



Gestion des inondations : vers une planification intégrée

Le SCFC (centre de lutte anti-inondation de HCMV) finalise un projet de constructions d'infrastructures dédiées à la protection de HCMV. Le système se base sur une combinaison entre des portes bloquant l'entrée des eaux de la marée, couplées à une digue prévoyant l'exhaussement de la rivière Saigon et des pompes d'évacuation des eaux présentes à l'intérieur des digues.

Les échanges lors de l'atelier ont porté sur :

- La recherche de solutions accompagnant les dynamiques démographiques, économiques, urbaines, sans oublier les impératifs de protection,



Vue panoramique sur la rivière Saigon

- La recherche de solutions moins coûteuses en investissement et en fonctionnement,
- La participation des acteurs privés aux efforts nécessaires à la gestion des eaux,
- La recherche d'une meilleure gouvernance entre les différents services en charge de l'aménagement de la province d'HCMV et avec les acteurs des provinces périphériques.

Les principales recommandations

- 1- **Compenser les apports d'eau « internes » liés à l'urbanisation pour les projets futurs**
 - a- Des règles d'urbanisme plus adaptées et plus lisibles
 - b- Développer une culture de projet dédiée à la gestion du risque auprès des services
- 2- **Compléter les infrastructures techniques avec une approche spatiale élargie du risque d'inondation**
- 3- **Hiérarchiser les différents bassins versants pour adapter les politiques d'aménagement**

Atelier du PADDI

« Mesures de protection et d'adaptation de lutte contre les inondations »

du 12 au 16 décembre 2011

Stéphane Caviglia – Métropole Savoie

Etude sur la pauvreté urbaine dans le district 8

Situé au sud-ouest du centre-ville, le district 8 se classe au 4ème rang des districts les plus pauvres de la ville (7,1% de population pauvre) et est particulièrement touché par les problèmes d'habitat précaire et d'inégalités sociales qui se sont accentués dans les zones urbaines depuis l'ouverture du Vietnam à l'économie de marché.

Depuis avril 2011 et en lien avec les autorités du district 8 d'HCMV, le PADDI coordonne avec l'ONG Française Triangle Génération Humanitaire une étude socio-économique sur les questions de pauvreté urbaine. Les résultats de cette étude, financée par la Région Rhône-Alpes, seront présentés le 18 avril 2012 au District 8.

Cette étude vise à identifier les principaux facteurs de pauvreté, à distinguer les différents profils de foyers pauvres et à proposer des éléments de recommandations pour améliorer les politiques de lutte contre la pauvreté. Plus spécifiquement, il s'agit de voir les leviers sur lesquels les politiques publiques pourraient jouer pour accompagner ces foyers vers une sortie durable de la pauvreté.



Une éplucheuse d'échalotes sur le pas de sa porte dans le Quartier 14. Ce type d'activité domestique pratiquée par les femmes, y compris âgées, est courant dans le District 8 et constitue l'essentiel des emplois secondaires. L'épluchage d'un Kg d'échalote rapporte environ 3 000 vnd, tandis que la fabrication d'encens ou de cure-dents est rémunérée autour de 20 000 vnd pour 5h de travail.

2012 : Année de la sécurité routière au Vietnam Quelles actions concrètes pour Ho Chi Minh-ville ?

La sécurité routière fait actuellement l'objet de toutes les attentions tant au niveau national que local. En 2009, en moyenne, on recensait entre 30 et 35 morts liés aux accidents de la route par jour au Vietnam, dont 3,3 à HCMV.

Face à cette situation et à l'augmentation du nombre de véhicules (4.800.000 motos, 480.000 voitures à HCMV), l'un des principaux enjeux de la sécurité routière vise à renforcer la prise de conscience et le respect du code de la route, à éliminer les occupations sauvages des trottoirs et de la chaussée, à développer les actions d'aménagement des infrastructures. Lors de l'atelier de décembre 2011, les participants ont travaillé sur l'état des lieux de la situation, la réglementation, les acteurs, les objectifs et actions menées ainsi que des outils nécessaires. Plusieurs pistes de recommandations ont émergé.

1. Mieux comprendre les accidents pour mieux agir : perfectionner les outils de collectes de données et d'analyse : Définir les données pertinentes à renseigner dans un outil de recueil de données « accidents » pour permettre une connaissance plus fine et une analyse pertinente des facteurs et circonstances des accidents graves comme légers. Aller vers l'utilisation des normes internationales, identifier les facteurs de risques accidentogènes et développer une analyse multi-facteurs

2. Renforcer le rôle du comité de la sécurité routière, la transversalité avec la Police, structurer le système des assurances, renforcer le matériel médical dans les dispensaires prioritairement à proximité des points noirs. Renforcer la formation des agents de police en premiers secours. Publier un guide des premiers secours...

3. Développer une approche intégrée : sécurité routière et aménagement : Anticiper les aménagements protégeant les usagers vulnérables sur les voies larges. Aménager des transitions lors du passage d'un grand axe à une voie secondaire afin de favoriser des changements de comportements de la part des conducteurs d'un type de voie à l'autre...

4. Agir sur les comportements : concevoir des campagnes adaptées aux pratiques, ce qui suppose de bien les connaître. Développer des approches diversifiées pour toucher toutes les cibles...



Analyse d'un point noir sur la route Nationale n°1

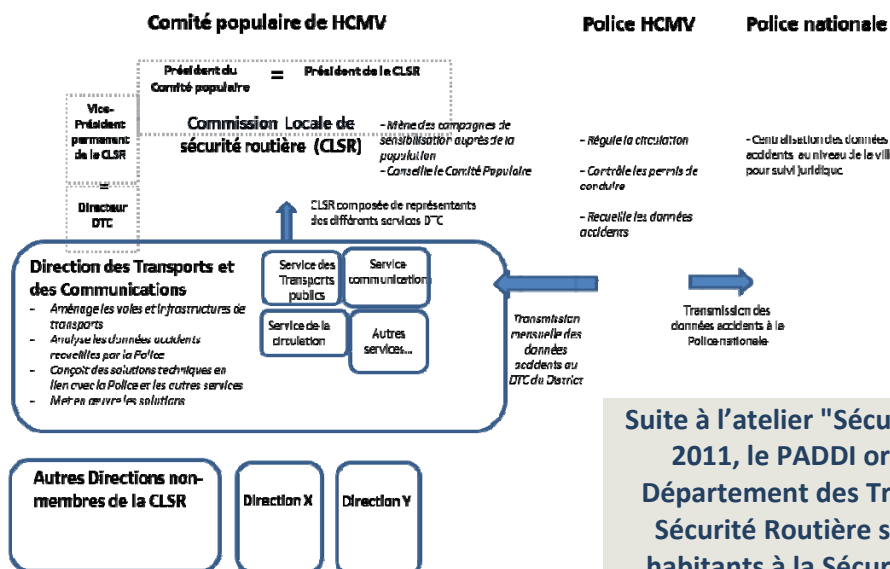


Schéma d'organisation de la gestion de la sécurité routière à HCMV

Suite à l'atelier "Sécurité Routière" de novembre 2011, le PADDI organise un atelier avec le Département des Transports et la Commission Sécurité Routière sur « la Sensibilisation des habitants à la Sécurité routière » en juin 2012

Forum ADETEF : Comment rendre plus effective la planification urbaine au Vietnam ?

Les autorités de Hô Chi Minh-ville constatent régulièrement des écarts entre leur planification urbaine et la réalité terrain. Ces écarts s'expliquent par des raisons qui tiennent aux lacunes du «contrat social» entre acteurs et des raisons dues à la vitesse de la croissance urbaine difficile à gérer.

Forum ADETEF – 19 et 20 mars 2012
« Pour une urbanisation durable de la périphérie des villes vietnamiennes »
Patrice Berger - Agence d'urbanisme de Lyon

Les pistes d'amélioration proposées sont de 4 natures :

1/ Les améliorations qui relèvent de l'évolution de comportement des acteurs de l'urbain, notamment un nécessaire consensus sur ce qu'est l'intérêt général pour une meilleure acceptabilité de la « règle » par tous et une nécessaire équité dans les processus de transformation urbaine.

2/ Les améliorations qui relèvent de l'évolution des lois sur l'urbanisme du Vietnam, notamment sur ce qui touche à la simplification du système de planification : l'unification de la planification foncière et de la planification des constructions et le passage à une planification moins arithmétique où les ratios impératifs issus d'une planification rigide issue du passé seraient remplacés par des ratios indicatifs pour orienter l'action.

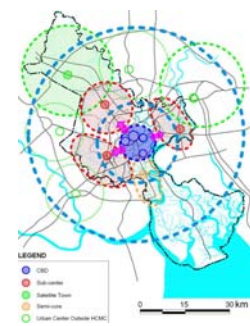
3/ Les améliorations qui relèvent à la fois de la loi mais aussi des décisions des autorités de Hô Chi Minh-ville : il s'agit de réaliser une planification plus réaliste basée sur une meilleure connaissance et une meilleure prise en compte de l'existant, notamment par la mise en place d'observatoires. Il s'agit de s'orienter vers une planification plus stratégique, une vision élaborée avec les partenaires aboutissant à des priorités dont la réalisation nécessite un partage des rôles clair entre acteurs dans la mise en œuvre des évaluations régulières et des ajustements permanents. Enfin, l'amélioration en cours de la coordination des acteurs publics doit être renforcée pour une meilleure cohérence et une meilleure lisibilité de l'action publique, notamment pour les investisseurs et les habitants. Cette coordination concerne la cohérence entre les schémas directeurs au niveau régional et, à HCMV, entre le schéma directeur, les stratégies sectorielles, les grands projets et les schémas de district.



Clôture du forum coprésidé par M. Christian Jacob et M. Cao Viet Sinh

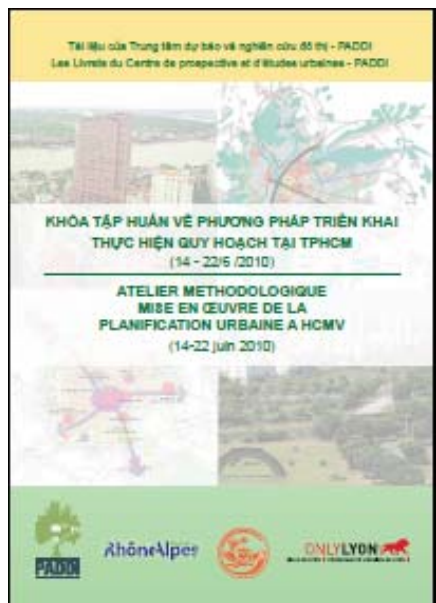
4/ Les améliorations nécessaires dans la mise en œuvre de trois grands domaines de la planification :

- les protections majeures, notamment contre les risques urbains, particulièrement les risques d'inondations et la mise en place d'une trame verte et bleue à long terme pour ces mêmes raisons mais aussi pour limiter le mitage urbain en périphérie, développer l'agriculture péri-urbaine et offrir aux habitants de vastes espaces naturels pour les loisirs ;
- La préservation de ce qui fait l'identité de HCMV, et qui contribuera à la rendre différente et attractive face aux métropoles concurrentes en Asie du Sud-Est : canaux, arbres d'alignement, vie de la rue et architectures patrimoniales mais aussi architectures vernaculaires et architectures des compartiments d'aujourd'hui, spécifiques au Vietnam et à HCMV ;
- En matière de développement et notamment de partenariat public-privé, une maîtrise d'ouvrage plus directive sachant imposer aux acteurs des directives non négociables, proposer des orientations négociables et mobiliser plus de participation des investisseurs à l'effort d'aménagement de l'espace public.



Publications

Six livrets ont été publiés :



1. Mise en œuvre de la planification urbaine à HCMV : 14/06 - 22/06/2010 - Patrice Berger (Agence d'Urbanisme du Grand Lyon)
2. Observatoire foncier et immobilier : 12/04 -16/04/2010 - Robert Wacheux (Service foncier du Grand Lyon)
3. Réaménagement urbain : expropriation, relogement et indemnisation : 22/03 - 27/03/2010 - Pascale Bonnard (Directeur Mission GPV - Grand Lyon)
4. Réaménagement urbain autour des nouveaux axes : 25/01 - 29/01/2010 - Jean-Charles Castel (CERTU)
5. Application SIG dans la gestion urbaine : 18/01 - 23/01/2010 - Anne Lesvignes (Direction de l'Urbanisme du Grand Lyon)
6. Protection du patrimoine architectural urbain et perspective d'une stratégie de gestion du patrimoine à HCMV : 10/01 - 16/01/2010 - Bruno Delas (Service de la Culture et du Patrimoine, Ville de Lyon)

Virtual Saigon

François Guillemot & Laurent Gédéon ont le plaisir de vous annoncer l'ouverture de la base **Virtual Saigon** après plusieurs semaines de préparation (<http://saigon.virtualcities.fr/>). Il s'agit d'une base de données cartographique et iconographique qui se donne pour mission de réunir le maximum de documentation sur Saigon / HCM-Ville au bénéfice de la recherche : collecte des données éparpillées, traitement de ces données, production scientifique à partir de ces données, valorisation de la recherche et organisation de manifestations scientifiques.

Accueil de stagiaires et doctorants

Heloise Pichot

Doctorante en Economie
Université Paris I

Lucie Le Callonnec

Marianne Biron
Master 2 ISUR
Sciences Po Rennes

Line Tran Khan Ngan

Vo Tran Thanh Thao
Etudiantes en 3eme année
Université de pédagogie de HCMV
Département de Français

Projet de publication

Urbanisme : regards croisés France/Vietnam

Le PADDI et l'IMV, avec le soutien de l'AFD vont publier prochainement un ouvrage sur les expériences de la coopération décentralisée de la Région Rhône-Alpes et Ile-de-France au Vietnam en matière d'urbanisme. Les thèmes de la planification urbaine, des transports, du foncier, du logement et du patrimoine y seront traités.

PADDI

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

Téléphone :

+84 8 39 30 54 77

Adresse de messagerie :

email : paddi@hcm.fpt.vn

Contacts

Fanny Quertamp (co-directrice)
Nguyen Hong Van (co-directrice)
Le Thi Huyen Trang (assistante)
Mary Sankeomanivane (chargée de mission)

Nous sommes sur le Web !

*Rendez-nous visite à
l'adresse :*

www.paddi.vn