

***La coopération urbaine et l'aide publique au développement à Hanoi : un appui à la fabrication de la ville par la structuration du réseau de transport métropolitain.***

Résumé

Cette recherche questionne le rôle des acteurs de la coopération urbaine et des politiques de l'Aide Publique au Développement (APD) dans la fabrication des villes du Sud. Pour ce faire, nous avons choisi comme terrain d'investigation les villes vietnamiennes et de façon privilégiée la ville de Hanoi.

Les villes du Vietnam présentent un vif intérêt car depuis l'adoption des réformes économiques au milieu des années 1980, ces dernières traversent une période de transition marquée par le développement d'une économie de marché et l'accroissement rapide de la population urbaine. Alors que la capitale, Hanoi, est entrée dans un processus de métropolisation, les autorités semblent encore dépassées par des dynamiques d'urbanisation non contrôlées. Dans ce contexte, les acteurs de la coopération internationale participent à cette transformation urbaine. Ils apportent une aide technique et financière dans la préparation, la construction et la gestion des infrastructures urbaines de demain. A partir de l'étude de la constitution du réseau de transport hanoïen, l'objectif de cette thèse est d'éclairer l'influence des acteurs de l'aide au développement dans les formes d'urbanisation.

Dans notre approche, nous questionnons l'objet de la coopération urbaine, sa composition, ses motivations, ses intérêts et ses modalités d'intervention. Deux séries d'interrogations jalonnent notre démarche. D'abord, lorsqu'on traite des acteurs de la coopération, il s'agit de préciser de quels types de coopération ces derniers relèvent. Perçue comme un bloc monolithique, la coopération regroupe une pluralité d'acteurs. Dans cette diversité, quelles sont leurs logiques d'actions ? Quels sont leurs rôles dans la fabrication de la ville et en particulier celle du réseau de transport métropolitain ? Dès lors, comment ces acteurs de l'aide internationale procèdent-ils pour assurer l'introduction dans la ville vietnamienne de principes normatifs dont ils sont dépositaires ? Par les programmes qu'ils conduisent, ont-ils un effet instaurateur dans la transformation de la ville ? Dans l'accompagnement de la transition, leurs actions se doublent-elles d'effets non-intentionnels ?

La seconde série d'interrogations porte sur le contexte de la ville vietnamienne en développement et ses liens historiques avec les coopérations étrangères. D'abord, le Vietnam, et Hanoi en particulier, a été le théâtre d'une longue période de coopération avec les pays du bloc socialiste qui s'est traduit par l'importation du modèle de la ville socialiste. Depuis une dizaine d'années, le Vietnam est l'un des principaux bénéficiaires des flux mondiaux d'APD. Avec l'ouverture économique du pays et le retour des Institutions Financières Internationales, ces dernières se sont empressées d'encourager le gouvernement à adopter les principes d'une économie de marché (Banque mondiale, 1996). Or,

subtilement et avec prudence, le Vietnam a opté pour une « économie de marché à orientation socialiste », c'est-à-dire une économie maintenue sous le contrôle du Parti Communiste Vietnamien. La stimulation de l'économie, et en particulier de l'économie urbaine, a déjà prouvé son efficacité. Mais le contexte même de la transition économique de la ville vietnamienne soulève des questions : quelle est sa trajectoire ? Peut-on anticiper son issue ? A l'échelle métropolitaine, quel est son impact sur la mobilité des citoyens ?

Notre analyse porte sur le dialogue qui s'instaure entre l'objet « coopération urbaine » et une ville dont le paysage comme les institutions sont en mutation. Outre les doctrines et courants de pensées défendues par les acteurs de la coopération urbaine, le dessein de l'action en coopération repose sur l'accomplissement d'une ville fonctionnelle sur la base d'une gestion régulée. Or, ces acteurs interviennent dans un contexte transitoire où la ville vietnamienne est à la recherche de modèles et où les modes de planification et de gestion hérités de la période collectiviste persistent. Si les acteurs de la coopération et les partenaires vietnamiens (en l'occurrence le gouvernement et les agences ministérielles qui le représentent) s'accordent sur les objectifs à atteindre, les moyens pour y parvenir ne sont négociés que de manière succincte, au coup par coup, et les blocages apparaissent lors de la mise en œuvre des projets. En particulier, ces mécanismes sont symptomatiques du processus de production des infrastructures de transport urbain.

La thèse défendue dans ce travail est que les acteurs de l'aide internationale œuvrent pleinement à la transition que connaît le Vietnam dans son développement en général et dans son développement urbain en particulier. Sous couvert d'une logique d'action consensuelle visant à lutter contre la pauvreté, l'action des acteurs du développement est instauratrice de nouveaux modèles d'infrastructures, mais elle répond également à des objectifs plus larges au service de la dimension motrice de l'économie urbaine. Toutefois, au cœur des projets de développement urbain, engagés dans un contexte de coopération internationale, les règles que les donateurs associent à l'octroi de leur aide technique et financière, les modèles qu'ils diffusent par l'intermédiaire de leur expertise ou encore leurs modalités d'intervention se trouvent confrontés à la réalité du terrain – réglementation, pratiques de planification, références de l'expertise locale, accessibilité du foncier. A court terme, l'influence de la coopération urbaine se trouve modérée. En effet, le contexte local est caractérisé par une inertie intrinsèque à la mise en œuvre des opérations, des logiques de projet, des logiques d'acteurs et des difficultés d'adaptation des solutions techniques et institutionnelles. Alors que l'aide est supposée rester limitée dans le temps, à plus long terme, les principes instaurateurs et normatifs dont elle est porteuse auront des impacts significatifs sur le fonctionnement de la métropole hanoïenne, dans l'organisation et la gestion de ses services urbains.

L'organisation de la thèse s'articule autour de trois parties. La première présente la diversité des acteurs de la coopération urbaine à Hanoi et explore leurs logiques d'actions ainsi que les limites de l'APD. La discussion s'engage ensuite sur l'implication des acteurs de la coopération dans la constitution du réseau de transport métropolitain hanoïen. La dernière partie examine la question épineuse des difficultés de mobilisation du foncier urbain pourtant indispensable à la construction des infrastructures de transport. A ce stade, l'interventionnisme des acteurs de la coopération bouleverse les modes d'action de la puissance publique dans ses procédures.