

Nouveaux quartiers, nouvelles formes urbaines à Lao Cai ?
Caractéristiques, perceptions et usage de la forme urbaine d'une ville
provinciale dans le nord du Vietnam

15e Colloque de la Relève VRM

Gagnon, Isabelle

Maîtrise en études urbaines

Département d'études urbaines et touristiques

Université du Québec à Montréal

Professeure Pham, Thi Thanh Hien

Gagnon.isabelle.33@courrier.uqam.ca

Contexte : La ville de Lao Cai fait partie de la bande frontalière sino-vietnamienne au nord du Vietnam, où elle est la troisième ville d'importance dans cette région. Depuis 2010, la ville se développe à grande vitesse. Entre 2010 et 2016, on observe une augmentation de sa population de 11%, passant de 102 000 habitants à près de 113 000. Le développement urbain se répand sur un territoire urbanisé sur 15 à 18% de sa superficie (Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lao Cai, 2010). D'ailleurs, la ville connaît actuellement des transformations socioéconomiques majeures, y compris la croissance urbaine, causées par des projets transnationaux comme the *Greater Mekong Sub-region* et par des échanges transfrontaliers accrus, mais souvent instables avec la Chine. La ville est classée au deuxième rang dans la classification urbaine du Vietnam depuis 2014 et a pour objectif d'être de rang 1 d'ici 2030 (Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lao Cai, 2010).

Cette étude portant sur l'urbanisation de Lào Cai s'inscrit dans un cadre académique selon lequel les villes de petite et moyenne taille, notamment en Asie, sont très peu étudiées (Bloh, 2008; Fahmi *et al.*, 2014). L'intérêt porté aux petites villes s'explique par le fait que 52% de la population mondiale vivent dans les villes ayant moins de 500 000 habitants (United Nations, 2012). Leur impact est non négligeable sur l'économie régionale. De plus, aucune étude empirique ne sont faites sur la forme urbaine en Asie, alors qu'un intérêt grandissant est remarqué

dans la littérature quant aux études urbaines au sujet de l'étalement urbain et des villes compactes, de leur impact sur l'environnement, des habitudes de déplacement, la santé, de l'accès aux emplois, etc. (Ewing; et Cervero., 2010; Lin et Yang, 2006; Zhu, 2012).

Dans ce contexte, il est important de comprendre les répercussions de ces transformations rapides et intensives à Lào Cai sur l'environnement bâti et sur les conditions de vie des habitants de la ville. Nous cherchons, dans cette étude, à mesurer les caractéristiques de la forme urbaine (l'organisation spatiale d'une ville) en mettant l'accent sur la densité bâtie, la connectivité des rues et les services, entre autres. Deuxièmement, nous visons à comprendre la perception de la forme urbaine de la population locale et leur usage de l'espace.

Cadre conceptuel : Trois concepts clés sont mobilisés pour cadrer cette étude. Premièrement, la forme urbaine durable fait référence à l'organisation spatiale de la ville, laquelle reflète le modèle des ensembles bâtis des quartiers, qui en retour sont influencés par de multiples facteurs : conditions géographiques physiques, historique du développement économique, de la planification et d'autres facteurs humains (Jabareen, 2006). Elle est caractérisée à la fois par les indicateurs quantitatifs ou la perception. Les indicateurs objectifs et quantitatifs comprennent la densité, la connectivité des rues, l'abondance des services (Song et Knaap, 2004), etc. Deuxièmement, la perception est définie par la façon dont l'humain interprète leur environnement qui, dans cette étude, réfère à la forme urbaine (Clifton *et al.*, 2008). Nous nous penchons sur plusieurs aspects de la perception, soit la perception des changements, de la centralité des activités et les préférences de certaines formes urbaines. Troisièmement, les pratiques de l'espace réfèrent à l'usage de l'espace physique. La perception et les pratiques de l'espace sont influencées par les caractéristiques de l'espace (forme urbaine), mais aussi par les facteurs sociodémographiques (Bringolf-Isler *et al.*, 2010; Wang *et al.*, 2015).

Méthodologie : Nous utilisons une méthodologie quantitative intégrant la cartographie, un sondage et des analyses statistiques. D'abord, pour le premier objectif, nous avons cartographié les indicateurs de la forme urbaine (sur une grille de 200 mètres par 200 mètres) en utilisant une image de SPOT (résolution de 5

mètres, prise en 2015), du recensement de province en 2016, le cadastre de 2015 et Google Data de 2016 pour recenser les services dans la ville). Six indicateurs de la forme urbaine sont calculés, soit la densité de population et bâtie, la connectivité interne, la diversité des services de consommation et publics et la centralité.

Pour le deuxième objectif, nous avons réalisé un sondage auprès des résidents dans les neuf communes urbaines de la ville durant l'été 2017, avec l'aide de deux interprètes/assistants vietnamiens. Le nombre de participants par commune est proportionnelle à la population qui réside dans la commune (n=124). La sélection des répondants était aléatoire dans les endroits publics. Il s'agit d'un questionnaire de 8 sections, 52 questions à choix multiples et justifications (la densité, l'accessibilité, la centralité, l'usage de la frontière chinoise et de l'espace, les changements à travers l'évolution de la ville et leurs intentions envers la ville (appartenance, retraite, etc.)). Enfin, les résultats du sondage sont analysés par les analyses bi-variées (Khi-2, ANOVA) et multivariées (analyses des correspondances multiples).

Résultats

1. Indicateurs de la forme urbaine : La ville se distingue en trois zones ; au nord, près de la frontière chinoise, se trouve le marché public le plus central, agissant à titre de pôle commercial pour les échanges de biens. Au centre, se trouve le centre politique et administratif de la province. Au sud, des activités d'exploitation minière et agricole anime cette portion de la ville. Les indicateurs montrent clairement deux tendances spatiales. Premièrement, le développement de la ville a une forme linéaire, guidé par le relief de la région et la présence de routes majeures. Deuxièmement, il existe une disparité spatiale entre les trois zones : la partie nord est compacte, bien connectée et bien pourvue en termes de services, en contraste avec le sud. La densité de population (figure 1) et du cadre bâti (figure 2) montre les deux points où la superficie bâtie est plus importante, construite entre 34 et 100% pour 25% des cellules.

La concentration du développement urbain au nord et au sud s'explique par le relief montagneux de la région, par l'histoire de la ville, la présence de terres

agricoles ou de sites d'exploitation minière. Pour la portion au nord, le réseau routier est plus développé que pour le reste de la ville, on observe une majorité de 1 à 5 intersections pour l'ensemble de la ville (figure 3). Dans les communes plus urbanisées au nord, la diversité de services est plus importante, tandis que dans les communes au sud, la diversité se fait moindre (figure 4 et 5). Par contre, il y a moins de diversité au niveau de l'offre de services publics sur le territoire, leur répartition est beaucoup plus dispersée, s'agissant d'une répartition stratégique selon la planification de la ville, voulant fournir des services publics pour l'ensemble de la ville (Plan ajusté de l'aménagement de la ville de Lao Cai, 2010).

2. Perception et pratiques spatiales : Nous avons questionné leur préférence au niveau du cadre bâti et services, des conditions environnementales et leur usage de l'espace. Premièrement, plus de la moitié des répondants préfèrent des bâtiments avec peu d'étages et possédant de l'espace entre ceux-ci, représentant une faible densité (65%). 27% préfèrent des bâtiments avec plusieurs étages ayant de l'espace entre ceux-ci. Les résidents semblent apprécier l'espace entre les bâtiments malgré leur nombre d'étages. Les gens au sud semblent préférer des bâtiments plus hauts que ceux dans les autres zones.

Les déplacements sont, pour la majorité, considérés « très faciles » et « faciles ». À l'aide d'une analyse par composantes multiples, on remarque que pour se rendre aux marchés, restaurants et pharmacies, sont rares ceux qui s'y rendent par auto, à vélo ou par autobus. La plupart s'y rendent à pied ou à moto. Alors que pour les services publics (espaces publics, écoles, garderies ou hôpital public ou privé), bien que quelques répondants aient mentionné s'y rendent rarement à vélo et à voiture, la majorité s'y rendent à pied ou à moto. La moto est le mode de transport le plus utilisé pour accéder à tous les services, autant de consommation ou publics, suivis par la marche à un degré moins important. Au niveau des changements, rares sont ceux qui disent observés les mêmes conditions, alors que la majorité disent voir des améliorations au niveau de l'offre de services, de la disponibilité des espaces de loisirs et de la végétation, alors que les conditions environnementales se sont dégradées (augmentation de la température,

dégradation de la qualité de l'air, plus de pollution sonore et de déchets, plus d'inondation).

Ensuite, 72% des répondants perçoivent que le bon usage du trottoir est réalisé, alors que 28% perçoit le mauvais usage. On peut sentir par cette question la connotation politique du « bon » et du « mauvais » usage du trottoir. La perception des résidents dans le sud de la ville est très partagée, soit à 41.7% pour un mauvais usage contre 41.7% pour un bon usage. Les résidents du nord disent à 75.4% que l'usage est bon, alors que 23.1% en perçoivent un mauvais usage. Contrairement au centre, près de 87% des résidents du centre disent percevoir l'usage du trottoir comme étant un bon usage.

Nous avons questionné la localisation du centre-ville, où il est défini par 43% des répondants près des bâtiments administratifs, à 36% près d'un marché public, à 10% près de la station de bus ou de train, à 8% près des institutions scolaires et à 3% près des hôpitaux. Nous remarquons que, selon le lieu de résidence, la localisation du centre-ville va être influencée.

Au niveau de l'appartenance, 87% disent être attachés à leur milieu de vie, soit par leur implication au niveau du développement économique de la ville ou tout simplement par leur sentiment d'attachement à la ville. Finalement, 72% disent vouloir prendre leur retraite dans cette ville pour des raisons de tranquillité, de qualité de vie ou d'opportunités économiques.

Discussion : En définitive, la caractérisation de la forme urbaine par des indicateurs quantitatifs nous permettent de comprendre l'organisation spatiale de la ville au niveau du cadre bâti, des infrastructures et des services, alors que l'ajout de la perception des résidents nous donne une première incursion dans leur quotidien des résidents. La combinaison des données objectives et subjectives nous permet d'interpréter que la perception peut parfois être différente des mesures de la forme urbaine faites à partir d'indicateurs.

En définitive, cette étude nous renseigne sur l'évolution et l'importance des petites villes ayant une situation géographique stratégique, comme la ville de Lào Cai. La planification urbaine deviendra un élément crucial pour la pérennité des petites et moyennes villes vietnamiennes.

Figure 1. Densité de population

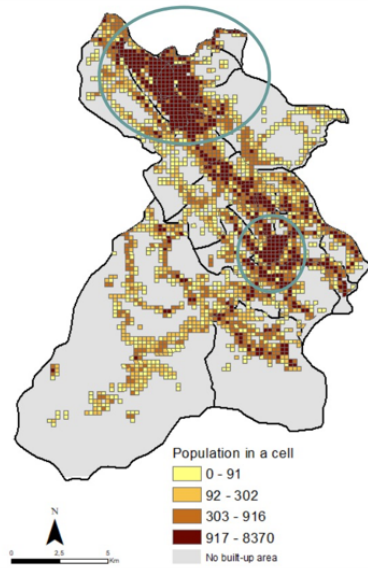


Figure 2. Densité bâtie

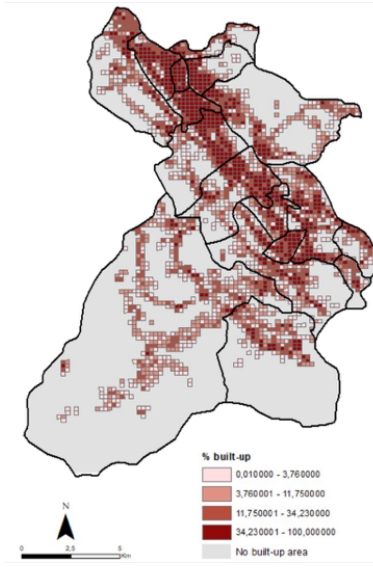


Figure 3. Connectivité interne

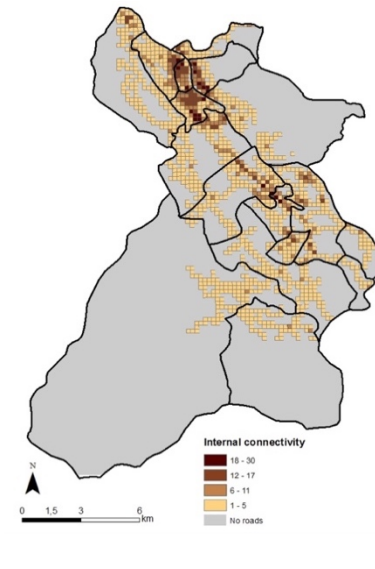


Figure 4. Diversité de service de consommation

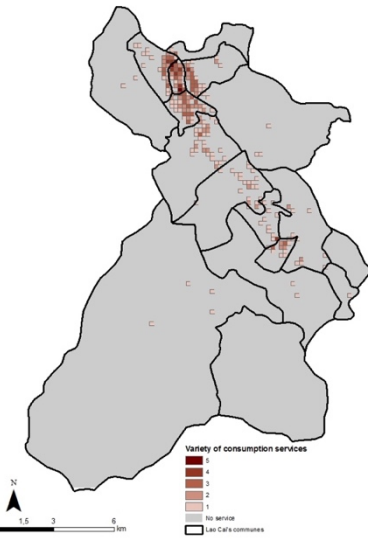
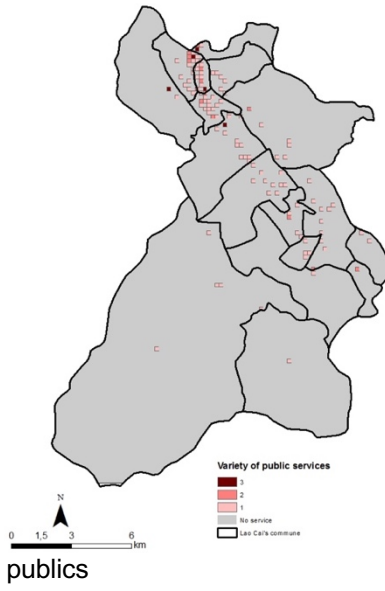


Figure 5. Diversité de services publics



Références

- Bloh, H. (2008). Small towns as interfaces for interaction, exchange and transition in Vietnam. *ASEAS* 2(7-18).
- Bringolf-Isler, B., Grize, L., Mäder, U., Ruch, N., Sennhauser, F.H., Braun-Fahrländer, C. et team, t.S. (2010). Built environment, parents' perception, and children's vigorous outdoor play. *Preventive Medicine* 50, 251-256.
- Centre de Consultation d'Architecture et d'Investissement en constructions. (2010). *Plan ajusté de l'aménagement de construction de la ville de Lao Cai*.
- Clifton, K., Ewing, R., Knaap, G.-J. et Song, Y. (2008). Quantitative analysis of urban form : a multidisciplinary review. *Journal of Urbanism : International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 1:1, 17-45.
- Ewing, R. et Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of American Planning Association*, 76(3), 265-294.
- Fahmi, F.Z., Hudalah, D., Rahayu, P. et Woltjer, J. (2014). Extended urbanization in small and medium-sized cities: The case of Cirebon, Indonesia. *Habitat International* 42, 1-10.
- Jabareen, Y.R. (2006). Sustainable Urban Forms : Their typologies, models, and concepts. *Journal of Planning Education and research*, 26(1), 38-52.
- Lin, J.J. et Yang, A.T. (2006). Does the compact-city paradigm foster sustainability? An empirical study in Taiwan. *Planning and Design*, 33(3), 365-380.
- Song, Y. et Knaap, G.-J. (2004). Measuring Urban form : Is Portland Winning the war on Sprawl? *Journal of American Planning Association*, 70:2.
- United Nations. (2012). *World urbanization prospects: The 2011 revision: Population division*. Dans Department for Economic and Social Affairs (dir.).
- Wang, D., Brown, G. et Liu, Y. (2015). The physical and non-physical factors that influence perceived access to urban parks. *Landscape and Urban planning*, 133, 53-66.
- Zhu, J. (2012). Development of sustainable urban forms for high-density low-income Asian countries: The case of Vietnam The institutional hindrance of the commons and anticommons. *Cities*, 29, 77-87.