

*Les ATELIERS  
de MAÎTRISE d'OEUVRE URBAINE  
de CERGY-PONTOISE,  
ILE-de-FRANCE*

*HO CHI MINH VILLE  
SESSION OCTOBRE 2005*

*CAN GIO, ENTRE VILLE ÉCOLOGIQUE  
ET DESTINATION TOURISTIQUE*



# LA SESSION 2005 DES ATELIERS DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE DE CERGY PONTOISE

## *Gan gio : entre ville écologique et destination touristique*



Du 8 octobre 2005 au 22 du même mois, 28 professionnels de l'Aménagement des Territoires se sont penchés sur le devenir du district de CAN GIO. Ils venaient d'Europe, d'Australie, d'Asie (et bien sur de Ho Chi Minh Ville et de Hanoi), ils étaient Urbanistes, Architectes, Ingénieurs, Paysagistes, Économistes ou Géographes, il y avait des Hommes et des Femmes, des jeunes et des moins jeunes, certains même étaient juste à la retraite tandis que d'autres commençaient leur vie profession-

nelle. Tous ont consacré 15 jours de leur temps dans un grand Atelier de l'Ecole d'Architecture de la rue Pasteur; enfermés pour réfléchir, dessiner, travailler sur un thème qui engage l'avenir du secteur Sud Est de cette grand agglomération dont le développement très rapide nécessite, comme dans d'autres grandes capitales du monde, des réponses appropriées; celles-ci doivent, bien évidemment, tenir compte des richesses économiques existantes ou potentielles, des besoins d'une population dont l'accroissement est difficile à maîtriser, d'un site aux caractéristiques très particulières dans un des plus grands Deltas du monde. La Ville de Ho Chi Minh qui avait déjà expérimenté cette méthode de travail inhabituelle en 1998 sur le thème de l'extension du Centre sur Tu Thiem, de l'autre côté de rivière Saïgon, a voulu recommencer l'expérience mais sur une formule renouvelée (1); le Vietnam, il y a 7 ans avait été le premier pays d'Asie à accueillir ces Ateliers qui fonctionnent depuis plus de vingt ans à Cergy-Pontoise, une Ville Nouvelle proche de Paris, en France et, comme à Can Gio, il était question de construire une cité satellite, l'occasion était bonne de profiter d'expériences vécues ailleurs: beaucoup de facteurs favorables pouvaient, en effet, militer pour un projet innovant :

- \* être à l'embouchure du chenal navigable et pouvoir arrêter, à quai, les gros navires marchands,
- \* avoir un espace disponible,
- \* être devant la mer, profiter d'une plage,
- \* être adossé à un espace naturel exceptionnel,
- \* valoriser un site qui pouvait devenir touristique,



(1) Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine ont commencé à travailler sur ce nouveau programme (CAN GIO) avec Mr LE VAN NAM. Puis c'est avec Mr NGUYEN TRONG HOA que, sous l'autorité du Comité Populaire, les choses se sont formalisées.

## Des ateliers sur un modèle nouveau

La formule renouvelée consistait à faire appel à des professionnels intégrés à des équipes qui n'étaient pas exclusivement composées de « jeunes » (comme en 1998) mais avec des classes d'âges mélangés ; cela permettait d'associer l'ardeur de la jeunesse et l'expérience des plus âgés. Certains étaient (ou avaient été) Directeur de Ville Nouvelle, responsables de grands ports Français, « patrons » d'Agence d'Urbanisme, Directeur de Parc Naturel Régional et de Parc National, Maire de grande Ville, il y avait même un Architecte-Urbaniste qui avait été Grand Prix de l'Urbanisme en France. Trois équipes étaient constituées de personnes venant de l'étranger auxquelles étaient associés des Vietnamiens et une équipe uniquement Vietnamienne qui s'est formée à l'initiative de l'Ecole d'Architecture.



## Pourquoi un travail en équipes?

La discussion entre personnes qui n'ont pas la même culture, qui ont des formations et des expériences différentes est forcément mouvementée: mais être spécialiste en hydrologie, en tourisme, en technique portuaire, en programmation urbaine, en ingénierie, en écologie ou en transport urbain, connaître les mécanismes économiques, savoir aborder les problèmes de la forme urbaine ou du paysage,... et s'intéresser aux bruits de la ville, à son charme, à ses mystères, regarder vivre sa population quand on vient de l'extérieur... tout cela s'entremêle, s'entrechoque et constitue le ferment de propositions originales.

Cela pourrait être simplement un débat... mais il y manquerait une part essentielle, celle du projet. Avoir à dire ce que l'on ferait si on était à la place des décideurs est, à la fois une



responsabilité et, en même temps, une émulation : celle-ci est d'autant plus vive si l'on est en compétition avec d'autres qui ont le même désir de répondre de la manière la plus pertinente... et, en fin de parcours, il y a un jury. Par ailleurs, porter un regard neuf sur un problème difficile et le faire vite, nécessite de réunir le plus grand nombre de compétences pour éviter de se tromper; c'est aussi une sorte de garantie que de n'être pas seul à donner un avis car il y a moins de chances de s'égarer puisque chacun (chaque équipe) a l'entière liberté de dire ce qui lui semble bien.

## **Le thème de la session : Une réflexion sur le district de CAN GIO**

La réflexion portait sur le thème intitulé : « entre Ville écologique et développement durable »; le lieu géographique, on l'a déjà dit, étant l'espace situé au sud-est de la métropole de Ho Chi Minh Ville.

### *POUR QUELS RESULTATS ?*

Les Quatre Equipes se sont rencontrées sur un point essentiel:

### **« LA MANGROVE EST UNE RESSOURCE IRREMPLAÇABLE »**

Sa valeur biologique est à protéger contre toutes les agressions qui pourraient la mettre à mal et elles sont nombreuses :

- une Ville Nouvelle est de celle-la d'autant plus qu'elle pourrait s'accompagner d'une activité portuaire et industrielle sur des surfaces importantes. Il était question, à un moment donné, de trouver 9000 hectares pour y répondre;
- même une Ville écologique, de dimension réduite et qui pourrait être une destination touristique n'a pas été considérée comme souhaitable.



Une Ville entraîne, par nécessité, des accès commodes, largement dimensionnée et des réseaux de toutes natures pour alimenter en énergies les populations, les grands équipements, les entreprises et toutes les activités humaines nécessaires à l'établissement d'une ville équilibrée.

Traverser la Mangrove par des infrastructures adaptées est incompatible avec la protection.

### *ALORS ? NE RIEN FAIRE ?*

Les réponses ont été, d'une équipe à l'autre, différentes.

En matière de DEVELOPPEMENTS URBAINS, c'est au Nord du district, en limite de la forêt qu'ils sont reportés :

- soit hors de la péninsule, sur le District de Nha-Be,
- soit dans la péninsule, mais sur un territoire restreint et limité par un canal susceptible d'empêcher les débordements sur la forêt.

D'autres développements sont possibles avec de petites extensions autour des villages existants et de la bourgade de Can Gio, en insistant sur le fait que c'est essentiellement pour les besoins de la population locale et, dans une moindre mesure, pour l'accueil du tourisme.

### ***Les poids de population***

Ils restent élevés pour répondre aux besoins de l'agglomération, mais l'urbanisation nouvelle n'est plus dans l'extrême Sud-Est mais à la pointe Nord et de préférence de l'autre côté de la rivière.

Les propositions vont du doublement de la population actuelle (soit 60.000 habitants) à quoi s'ajoute 100.000 habitants au Nord qui, suivant les projets, pourraient aller jusqu'à 350.000 habitants.

Ces nouvelles extensions urbaines pourraient jouer un rôle non négligeable pour la métropole si ces développements étaient l'occasion de réaliser un centre d'affaires complémentaire de celui de Tu Thiem. Cela se justifierait par la position de carrefour du site à l'endroit où convergent tous les cargos venant de l'extérieur.



### ***Le tourisme***

Celui-ci, s'il contribue à la richesse d'une ville ou d'un pays doit être maîtrisé au risque, sinon, d'être dévastateur. Cela pourrait être le cas si les accès à la plage devaient être renforcés, avec les mêmes conséquences sur la Mangrove que l'urbanisation. Par ailleurs, une analyse rapide des pôles touristiques existants ou potentiels montre que les plages et les sites touristiques -ailleurs- sont beaucoup plus attractifs pour le touriste classique étranger que les sites maritimes de Can Gio. Or, pour rivaliser, les investissements seraient hors de proportions pour des résultats aléatoires.

Il n'en reste pas moins que, pour les habitants de Ho Chi Minh Ville, le site de Can Gio se situe loin des pollutions, au calme, devant une étendue d'eau qui, à elle seule, dépayse et fait voyager. A ce titre, il mérite d'être préservé et aménagé pour répondre à ce type de demandes - jugées essentielles -

Si le tourisme de séjour ne doit être que modéré (du type «house boat,» cabanes sur pilotis), il n'en demeure pas moins que le tourisme de découverte pour toutes catégories de personnes locales ou étrangères (écologique et scientifique notamment) est bienvenu et cela entraîne des équipements particuliers du type « Maison de la Mangrove », Accueil spécialisé, Centres de recherches, etc...

### ***La plage***



Sa dimension (13 km de longueur) en fait un lieu d'accueil privilégié: elle devrait répondre essentiellement aux résidents de Ho Chi Minh qui aspirent à échapper aux aspects trépidants de la Ville, et cela peut se faire de manière relativement simple, en conservant le caractère naturel, en trouvant les moyens d'assurer le contact entre la mer, la forêt, les activités actuelles de pisciculture, d'aquaculture. Il serait très regrettable, en ayant ces objectifs, de créer une « muraille » construite qui ferait « barrage » entre les différents éléments de la nature.

Les activités nouvelles et les équipements d'accueil seraient développés sur structures légères, tout comme les aménagements au bord de l'eau où alterneraient des pontons en avancée sur le front de mer et des canaux de pénétration dans les terres. Deux options différentes ont été proposées: la création de deux îles artificielles et la réalisation d'une urbanisation limitée sur le front de mer devant la bourgade de Can Gio où une architecture d'ombre et de fraîcheur agrémente les promenades et les lieux d'accueil des visiteurs.

La réalisation de grandes digues et de plages artificielles coûteuses a inquiété toutes les équipes.



### ***Les activités portuaires***

Celles liées au trafic maritime et aux activités industrielles sont résolument éloignées de ce site pour se développer, comme cela est commencé, dans le secteur de Phu My. Ce grand port en gestation pourrait d'ailleurs se développer au-delà. En effet, des extensions le long de canaux élargis et approfondis (le song dong tranh prolongé par le rach cua) seraient l'occasion de renforcer ces développements linéaires où s'associeraient le portuaire, l'aéroportuaire, les routes et le

chemin de fer, c'est à dire tout ce qui est de nature à favoriser la richesse économique. Quant à Can Gio, ce serait des petits ports de pêche, de plaisance. Petits ports de cabotage pour tous ceux qui, depuis le centre ville, passeraient par là pour s'arrêter ou aller plus loin. Ce type de relations par bateaux pourrait prendre de l'ampleur dans la mesure où ce mode de déplacement se substituerait à la route.

### ***L'économie locale***

Elle serait préservée et soutenue pour toutes celles qui existent déjà (activités agricoles et aquacoles, pêche, accueil). Elle s'appuierait sur l'essor de la Mangrove considérée comme un patrimoine national avec ce que cela suppose comme moyens supplémentaires pour sa gestion. L'attrait de cette richesse patrimoniale est aussi un facteur de création d'emplois liés à la recherche, à la découverte et à un tourisme écologique.

Par ailleurs, sur toutes ses franges Nord et Est en particulier, ce sont des activités urbaines denses que l'on ne peut pas considérer comme étrangères à l'économie locale.



## Un parc national ? une charte d'action ?

**EN CONCLUSION**, si une **volonté politique** s'exprime favorablement sur des options telles que décrites ci-dessus, à savoir :

- une préservation intégrale de la Mangrove et du milieu aquatique,
- une mise en valeur du tissu agricole et aquacole,
- une urbanisation réduite et reportée au Nord du territoire,
- des activités portuaires et industrielles situées aux limites Est et Nord,
- des moyens de desserte réduits au strict nécessaire, avec un accroissement des déplacements par les voies d'eau,
- un tourisme maîtrisé et orienté vers les besoins de la population de la métropole associé à un tourisme écologique,
- un développement des activités préexistantes ou équivalentes notamment pour la préservation du patrimoine...

un tel programme conduirait à préconiser la création d'un Parc National doté d'une «charte» qui définisse bien son rôle dans l'agglomération étendue de Ho Chi Minh Ville. Ce type de charte aurait des aspects très protecteurs pour tout le noyau central (assez large) et des dispositions particulières adaptées pour tous les secteurs périphériques.

**Les stratégies de mise en oeuvre** sont conditionnées par des décisions concernant les accès:

- déplacer ou non le pont de la grande rocade,
- maintenir ou non, à long terme, du chenal d'accès actuel.

Les réponses à ces questions permettraient d'adapter les dispositions préconisées de manière sommaire avant de les intégrer dans une charte si celle-ci devait retenir l'attention des décideurs.

*NB : LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE DE CERGY-PONTOISE - ILE DE FRANCE - qui ont été les organisateurs de cette session, conjointement avec la Direction de l'Urbanisme de la Ville de H.C.M. réunissent des professionnels de tous les continents et de toutes les disciplines de l'Aménagement.*

*Les « ATELIERS » ont pour vocation de faire des projets, sur place, au service d'une collectivité territoriale, sur un thème donné. Les propositions faites, les idées développées, les suggestions formulées sont de nature à conforter des positions déjà prises ou en train de se prendre par les décideurs où d'apporter des éléments nouveaux de réflexion susceptibles d'infléchir le cours des choses.*



## **TỔNG KẾT KHÓA THIẾT KẾ « CẦN GIỜ »**

### **XƯỜNG THIẾT KẾ MÙA HÈ – KHÓA THIẾT KẾ 2005 TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

Từ ngày 8 đến ngày 22 tháng 10 năm 2005, 28 người hoạt động trong lĩnh vực Quy hoạch lãnh thổ đã cùng nhau suy nghĩ về tương lai của huyện Cần Giờ. Những người này từ châu Âu, châu Úc, châu Á - và dĩ nhiên là có người từ Thành Phố Hồ Chí Minh và Hà Nội - đến, họ là chuyên gia về quy hoạch, cảnh quan học, về kinh tế hay địa lý, kiến trúc sư, kỹ sư. Có nam có nữ, có người trẻ có người đứng tuổi hơn, có người sắp về hưu lại có người vừa mới chập chững vào nghề. Họ đã dành 15 ngày để tham gia vào một xưởng thiết kế lớn của trường đại học Kiến trúc nằm trên đường Pasteur : họ giam mình để cùng suy nghĩ, thiết kế, làm việc về một chủ đề có tính chất quyết định đối với tương lai của khu vực đông nam Thành phố Hồ Chí Minh, nơi mà sự phát triển rất nhanh chóng, như những thành phố lớn khác trên thế giới, đòi hỏi phải gấp rút tìm ra những câu trả lời phù hợp ; nghĩa là những biện pháp có tính đến tài nguyên kinh tế hiện hữu hay tiềm năng của thành phố, nhu cầu của người dân mà hiện nay rất khó kiểm soát sự tăng trưởng, đến vị trí của thành phố trong một trong những vùng châu thổ lớn nhất thế giới và đến những đặc điểm rất riêng của nó. Năm 1998, thành phố Hồ Chí Minh đã thử nghiệm phương pháp làm việc hơi khác thường này về chủ đề : mở rộng thành phố về phía Thủ Thiêm, bên kia bờ sông Sài Gòn. Năm nay thành phố lại muốn thử nghiệm lại phương pháp này nhưng có đổi mới hơn<sup>1</sup>. Cách đây 7 năm, Việt Nam là nước châu Á đầu tiên tổ chức xưởng thiết kế kiến trúc là mô hình hoạt động từ hơn 20 năm nay tại Cergy-Pontoise, một thành phố mới gần Paris và cũng như Cần Giờ, mong muốn lúc bấy giờ của các nhà quyết định chính sách là xây dựng một thành phố vệ tinh. Đây là một cơ hội rất tốt để học tập kinh nghiệm những nơi khác vì có rất nhiều điều kiện thuận lợi để xây dựng một dự án đầy tính sáng tạo.

\* Cần Giờ ở trên một cửa sông tàu bè có thể qua lại và có cảng đón các tàu thương mại trọng tải lớn

\* có không gian rộng

\* ở sát ngay biển và có bãi tắm

\* ngay sau Cần Giờ là một không gian tự nhiên độc đáo

\* có tiềm năng để phát triển du lịch

v.v...

### **MỘT MÔ HÌNH SÁNG TÁC MỚI**

Mô hình mới là tổ chức các nhóm chuyên gia không chỉ gồm những người trẻ tuổi như đã tiến hành vào năm 1998 mà thành viên các nhóm ở những lứa tuổi khác nhau, như vậy có thể phối hợp sự nhiệt tình của tuổi trẻ và kinh nghiệm của những người không còn trẻ nữa. Lúc đó có thành viên là hay đã từng là Giám

---

<sup>1</sup> Xưởng thiết kế quốc tế về Dự án đô thị đã bắt đầu trao đổi về chương trình Cần Giờ với Ông Lê Văn Nam. Sau đó với Ông Nguyễn Trọng Hòa và dưới sự lãnh đạo của Ủy ban nhân dân, mọi việc đã được triển khai cụ thể.

đốc một thành phố mới hoặc phụ trách những khu cảng lớn ở Pháp hoặc đứng đầu một Cơ quan quy hoạch, là giám đốc vườn thiên nhiên cấp vùng hay cấp quốc gia, thị trưởng một thành phố lớn, có cả một người vừa là kiến trúc sư vừa là một nhà quy hoạch đã đạt Giải thưởng lớn về Quy hoạch tại Pháp. Có ba nhóm thiết kế gồm người nước ngoài và người Việt Nam và theo đề nghị của trường Kiến trúc có một nhóm mà thành viên đều là người Việt Nam.

### **Tại sao phải làm việc theo nhóm ?**

Trong một nhóm mà các thành viên thuộc những nền văn hóa khác nhau, đã được theo học những chương trình đào tạo khác nhau và có kinh nghiệm khác nhau, khâu tranh luận thường diễn ra khá căng thẳng : việc hoạt động trong ngành thủy văn, du lịch, xây dựng cảng, quy hoạch hóa đô thị, kỹ thuật, sinh thái hay vận tải đô thị, nắm vững các quy trình kinh tế, biết tiếp cận những vấn đề về hình thái hay cảnh quan đô thị, quan tâm đến tiếng ồn, sức thu hút, sự huyền bí của đô thị, quan sát người dân đô thị sinh sống khi ta từ nơi khác đến, tất cả những điều đó hòa quyện vào nhau, xung đột lẫn nhau và kết quả là đa74n đến những đề nghị độc đáo.

Có thể chỉ dừng lại ở khâu thảo luận nhưng như thế thì lại thiếu mất một phần tối quan trọng, đó là khâu xây dựng dự án. Phải xây dựng dự án để có cơ hội nói rằng nếu tôi có quyền quyết định, tôi sẽ làm như thế này hay thế này, đây vừa là một trách nhiệm đồng thời là một cuộc thi đua : thi đua càng sôi nổi hơn khi đối thủ của ta cũng muốn tìm và đưa ra đáp án hợp lý nhất... và cuối cùng ban giám khảo sẽ quyết định dự án nào có giá trị nhất. Và lại, có cái nhìn mới về một câu hỏi hóc búa và phải đề nghị giải pháp trong một thời gian rất ngắn đòi hỏi phải tập trung rất nhiều chất xám để tránh nhầm lẫn, đó cũng là một bảo đảm rằng ý kiến của nhóm nào đó không là ý kiến duy nhất, ít có nguy cơ sai lầm hơn vì mỗi người (ở đây là mỗi nhóm) hoàn toàn có quyền tự do nói lên điều mà mình thấy hay và tốt cho Cần Giờ.

### **CHỦ ĐỀ KHÓA HỌC**

#### **Suy nghĩ về huyện CẦN GIỜ**

Tên gọi chủ đề là « giữa thành phố sinh thái và phát triển bền vững ». Như chúng tôi đã trình bày ở trên, địa điểm là khu vực phía đông nam thành phố Hồ Chí Minh.

#### **KẾT QUẢ NHƯ THẾ NÀO ?**

Cả 4 nhóm thống nhất quan điểm rất quan trọng sau đây :

**« RỪNG ĐƯỢC LÀ MỘT NGUỒN TÀI NGUYÊN BẤT KHẢ THAY THẾ »**

Cần bảo vệ giá trị sinh học của rừng được đang bị nhiều nguy cơ đe dọa :

- xây dựng một thành phố mới là một nguy cơ vì có thể sẽ có hoạt động cảng và công nghiệp trên diện tích rộng. Thực tế đã có lúc người ta bàn đến việc phải tìm 9000 ha cho các hoạt động này cảng và công nghiệp tại Cần Giờ ;

- ngay cả việc xây dựng một thành phố sinh thái nhỏ có khả năng trở thành một địa điểm du lịch cũng bị xem là điều không nên làm.

*Một thành phố thường phải có đường xá rộng rãi để đi và đủ các loại hệ thống cung cấp năng lượng cho người dân, phục vụ cho các thiết bị lớn, các doanh nghiệp và hoạt động con người để bảo đảm một cuộc sống cân đối.*

*Vấn đề là xây dựng cơ sở hạ tầng như vậy đi ngược lại với việc bảo vệ rừng được.*

### VẬY KHÔNG LẼ KHÔNG LÀM GÌ SAO ?

Các nhóm đã đưa ra nhiều đề nghị khác nhau.

Về **PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ**, nên tiến hành phía bắc huyện Cần Giò, bên ngoài rừng :

- hoặc phát triển bên ngoài bán đảo, bên huyện Nhà Bè

- hoặc phát triển trên bán đảo nhưng trên một phần diện tích nhỏ và phải có một con kênh nhằm ngăn việc phát triển đô thị tràn qua rừng.

Có thể phát triển cách khác như phát triển đô thị vừa phải quanh các ngôi làng hiện hữu và quanh Cần Giò và xác định rõ là việc phát triển đô thị nhằm đáp ứng đầu tiên nhu cầu của người dân địa phương và sau đó mới là đáp ứng nhu cầu của khách du lịch.

### **NHU CẦU CỦA NHÂN DÂN ĐỊA PHƯƠNG CŨNG TẠO THÀNH SỨC**

**ÉP** : phải đáp ứng nhu cầu của người dân địa phương nhưng quá trình đô thị hóa sẽ không tiến hành phía đông-nam nữa mà ở mũi phía bắc và tốt nhất là phía bên kia sông.

Các nhóm dự kiến dân số sẽ tăng gấp đôi (nghĩa là 60 000 dân) cộng thêm 100 000 dân phía bắc và tùy dự án có thể sẽ cộng đến 350 000 dân.

Việc phát triển đô thị như vậy sẽ đóng vai trò đáng kể đối với Thành phố Hồ Chí Minh nếu tạo điều kiện hình thành một trung tâm thương mại mới bổ sung cho Thủ Thiêm vì có thuận lợi là ngã tư nơi hội tụ tàu thuyền từ nước ngoài đến.

Phát triển **DU LỊCH** thông thường giúp một thành phố hay một đất nước giàu lên, nhưng nếu phát triển ở đó không định hướng, tác động tiêu cực của nó sẽ rất lớn. Đó là trường hợp phải xây dựng thêm nhiều đường dẫn ra bãi biển, điều này cũng như quá trình đô thị hóa, sẽ ảnh hưởng đến rừng được. Ngoài ra, kết quả nghiên cứu các điểm du lịch hiện hữu hay tiềm năng cho thấy đối với du khách nước ngoài cổ điển, các bãi biển hay điểm du lịch nơi khác hấp dẫn hơn Cần Giò. Và sẽ có nguy cơ là để cạnh tranh với nơi khác, có thể mức đầu tư sẽ quá nhiều mà kết quả thì không có gì là chắc chắn.

Nhưng dù sao thì đối với người dân Thành phố Hồ Chí Minh, Cần Giò là nơi không ô nhiễm, yên tĩnh, đó là một vùng nước khác lạ kích thích ý muốn tham quan của họ. Vì vậy Cần Giò xứng đáng được bảo vệ và quy hoạch để đáp ứng nhu cầu này - một nhu cầu được xem là rất quan trọng.

Các nhóm đề nghị hạn chế mảng du lịch qua đêm (chỉ nên xây dựng nhà sàn hay nhà trên thuyền) nhưng ngược lại nên phát triển du lịch khám phá (đặc biệt là về sinh thái và khoa học) cả cho khách nội địa và khách nước ngoài và như vậy sẽ cần phải có những thiết bị như « Nhà Rừng đước », Chương trình chuyên biệt để đón khách, một số Trung tâm nghiên cứu...

**BÃI BIỂN** : với chiều dài 13 km, đó là nơi đón khách lý tưởng, chủ yếu là để đáp ứng nhu cầu của người dân Thành phố Hồ Chí Minh muốn thoát khỏi cuộc sống nhộn nhịp của đô thị. Có thể làm tương đối đơn giản là giữ nguyên hiện trạng tự nhiên của bãi biển đồng thời tìm cách bảo đảm sự hài hòa giữa biển, rừng và các hoạt động nuôi trồng thủy sản hiện nay. Nếu đã xác định mục tiêu như ở trên rồi thì sẽ đáng tiếc nếu vô tình tạo nên một « bức tường » làm vật chắn giữa các yếu tố thiên nhiên.

Các hoạt động mới và thiết bị đón khách sẽ được thiết kế nhẹ nhàng, phần thiết kế gần mặt nước cũng vậy (sẽ xây dựng những cầu dẫn ra biển xen kẽ với các kênh đào dẫn vào đất liền).

Có hai hướng đề nghị khác nhau : xây dựng hai đảo nhân tạo và tiến hành đô thị hoá hạn chế dọc theo bờ biển ngay trước mặt thị trấn với nhiều cây xanh bóng mát nơi khách du lịch sẽ đi dạo và nghỉ ngơi.

Việc xây dựng những đê lớn và bãi tắm nhân tạo tốn kém đã làm tất cả các nhóm lo lắng.

**HOẠT ĐỘNG CẢNG** : Hoạt động vận tải đường biển và hoạt động công nghiệp sẽ dời ra xa hẳn về phía Phú Mỹ, hiện nay đã bắt đầu rồi. Và lại cảng mới đang hình thành có thể còn phát triển xa hơn nữa. Thật vậy, các dòng kênh sẽ được đào rộng hơn và sâu hơn và sẽ phát triển hai bên kênh (như Rạch cửa sẽ nối dài sông **Đông Tranh**), điều đó sẽ thuận lợi cho việc tăng cường phát triển tuyến tính kết hợp được hoạt động vận chuyển cảng, hàng không, đường bộ và đường sắt nghĩa là tất cả các hoạt động mang lại thu nhập kinh tế.

Còn tại Cần Giờ sẽ là những cảnh đánh cá nhỏ và cảng du lịch, cảng dừng chân cho những khách đi từ trung tâm thành phố đến nghỉ rồi đi xa hơn. Hoạt động bằng thuyền này sẽ phát triển nhiều hơn nếu phương tiện vận tải biển thay thế cho vận tải đường bộ.

**KINH TẾ ĐỊA PHƯƠNG** : Tất cả các hoạt động kinh tế hiện hữu (nông nghiệp, thủy sản, đánh bắt cá, du lịch) sẽ được giữ gìn và phát triển trên cơ sở xem Rừng đước là một di sản quốc gia và như vậy thì cần có thêm phương tiện để quản lý. Di sản thiên nhiên có sức hấp dẫn này cũng sẽ tạo ra nhiều công ăn việc làm gắn liền với nghiên cứu, khám phá và du lịch sinh thái.

Ngoài ra, hoạt động đô thị nhộn nhịp phần rìa phía bắc và đông Cần Giờ sẽ góp phần giúp kinh tế địa phương đi lên.

## **LIỀU CÓ NÊN XÂY DỰNG VƯỜN QUỐC GIA KHÔNG ? CÓ CẦN SOẠN THẢO MỘT HIẾN CHƯƠNG HÀNH ĐỘNG KHÔNG ?**

ĐỂ KẾT LUẬN, nếu phía lãnh đạo thành phố có **quyết tâm chính trị** ủng hộ cho các ý kiến trên đây, cụ thể là :

- *giữ gìn nguyên trạng toàn bộ Rừng đước và môi trường nước*
- *phát huy hoạt động nông nghiệp và thủy sản*
- *hạn chế đô thị hóa và đưa về phía bắc*
- *hoạt động cảng và công nghiệp tập trung về khu vực cực đông và cực bắc*
- *chỉ xây dựng đường giao thông ở mức tối thiểu cần thiết và tăng cường giao thông đường thủy*
- *kiểm soát được phát triển du lịch hướng về mục tiêu đáp ứng nhu cầu của người dân thành phố kết hợp với du lịch sinh thái*
- *phát triển các hoạt động từng có trước đây hoặc tương đương để giữ gìn di sản...*

Thì một chương trình như vậy dẫn đến yêu cầu xây dựng một Vườn quốc gia với một hiến chương xác định rõ vai trò của vườn quốc gia trong khu vực Thành phố Hồ Chí Minh mở rộng. Hiến chương sẽ gồm những qui định bảo vệ được vùng lõi (với diện tích tương đối rộng) và những quy định đặc biệt thích hợp cho tất cả các khu vực ngoại vi.

**Các chiến lược thực hiện** sẽ tùy thuộc vào các quyết định có liên quan đến các con đường dẫn vào rừng đước :

- *dời hay không dời cây cầu trên đường nhánh*
- *về lâu dài có duy trì hay không con kênh hiện nay*

Nếu trả lời được các câu hỏi này sẽ có thể điều chỉnh các quy định tạm thời đưa ra cho thật sự phù hợp trước khi đưa vào hiến chương, hy vọng các nhà quyết định chính trị sẽ quan tâm đến.

---

GHI CHÚ : XƯỞNG THIẾT KẾ ĐÔ THỊ CERGY-PONTOISE – ILE DE FRANCE – và Sở Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh đã cùng tổ chức khóa thiết kế năm nay, thành viên là những chuyên gia đến từ tất cả các châu lục và hoạt động trong các lĩnh vực Quy hoạch.

Mục tiêu của XƯỞNG THIẾT KẾ là đến tận nơi xây dựng dự án phục vụ cho một vùng lãnh thổ về một chủ đề nhất định. Các đề nghị, ý tưởng, gợi ý nhằm củng cố các quan điểm của các nhà quyết định chính sách đã hay đang hình thành, hoặc cung cấp yếu tố suy nghĩ mới nhằm làm tình hình chuyển hướng.



### Équipe A : La Mangrove urbaine

Francis Ampe,  
Urbaniste  
France

Frédéric André,  
Architecte  
France

Nelly Barbieri,  
Architecte-Urbaniste  
France

Julien Bert  
Economiste  
France

Jean-Louis Dollfus,  
Architecte-Urbaniste  
France

Khwansuhan Poon  
Architecte Urbaniste  
Thaïlande

Hong Ly Nguyen,  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Huong Ngoc Nguyen  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

### Équipe B : Eco-bird, le rein et le poumon d'HCMV

Marc Errera,  
Architecte-Urbaniste  
Belgique

Jean Graujeman,  
Ingénieur  
France

Ditah Leyh,  
Architecte-Urbaniste  
Allemagne

Binh Duong Nguyen,  
Architecte  
Vietnam

Jean-Luc Nguyen,  
Ingenieur-Urbaniste  
France

Vinh Quoc Nguyen,  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Truong Song Truong,  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Astrid Verspieren  
Paysagiste  
France

### Équipe C : La ville par l'eau

Ruggero Baldasso,  
Architecte-Urbaniste  
Italie

Michel Calvino,  
Urbaniste  
France

Jean Dellus,  
Architecte-Urbaniste  
France

Anne Durand  
Architecte-Urbaniste-Paysagiste  
France

Christophe Laurens  
Architecte-Urbaniste  
France

Michel LeDuc  
Economiste-Urbaniste  
France

Tuan Anh Vu,  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Duc Dang Thuc  
Architecte  
Vietnam

### Équipe V : La ville des émotions

Vinh Viet Ho  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Tu Anh Hoang  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Minh Hong Nguyen  
Architecte  
Vietnam

Tuan Anh Nguyen  
Architecte-Paysagiste  
Vietnam

Cuong Phu Pham  
Architecte  
Vietnam

Tuan Anh Pham  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

Lan Van To  
Architecte  
Vietnam

Ha Viet Tran  
Architecte-Urbaniste  
Vietnam

**Assistantes des équipes** : Dominique Alla, Architecte - Urbaniste, Australie  
Winnie Lau, Architecte - Urbaniste, Australie

# LES PROJETS DES QUATRE ÉQUIPES

LA MANGROVE URBAINE  
ÉCO-BIRD, LE REIN ET LE POUMON D'HCMV  
LA VILLE PAR L'EAU  
LA VILLE DES ÉMOTIONS



# LA MANGROVE URBAINE OU LA VILLE RESPIRE

Aujourd'hui, les grandes métropoles sont en compétition et Ho Chi Minh Ville cherche à organiser son développement de manière à offrir au Viet Nam une grande capitale économique capable de rivaliser avec ses voisines de l'Asie du Sud- Est.

Dans cette compétition, la qualité de la vie fait partie des critères que les investissements internationaux prennent en considération pour choisir leur localisation.

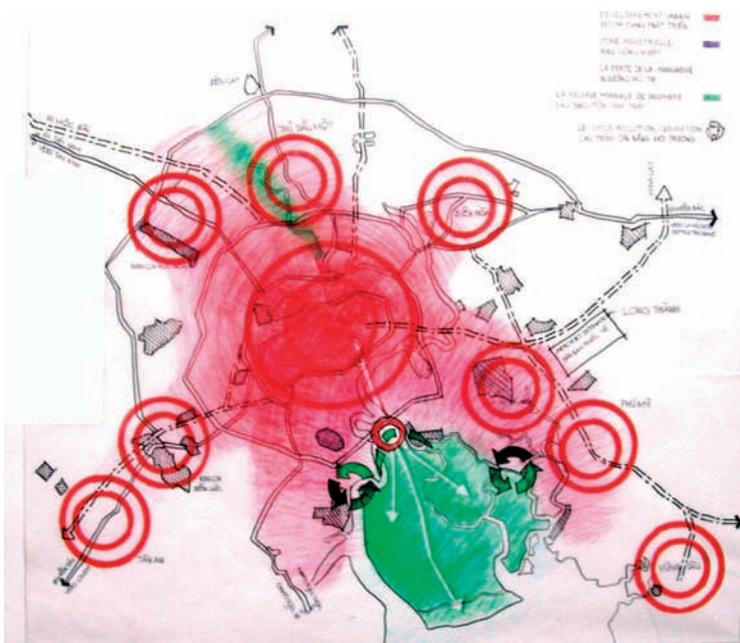
Les 71 000 hectares de Can Gio représentent une chance exceptionnelle pour atteindre cet objectif et contribuer ainsi à l'amélioration de la qualité de la vie, non seulement de ses propres habitants, mais aussi de tous les habitants d'Ho Chi Minh Ville.

## La situation actuelle : diagnostic

Le titre du projet « LA MANGROVE URBAINE OU LA VILLE RESPIRE » traduit l'objectif qui découle du diagnostic.

## La place de Can Gio dans l'aire urbaine d'Ho Chi Minh Ville

Entouré par les développements urbains et industriels de l'agglomération, Can Gio constitue un espace d'air pur, de calme, de nature, exceptionnel et indispensable à l'équilibre écologique de l'ensemble.



- La mangrove est non seulement un patrimoine et un espace naturel nécessaire à l'équilibre écologique de la Ville de HCMV et plus largement encore. Elle est aussi le moteur dynamique d'un développement économique durable. L'intérêt environnemental et économique de la région passe donc par la protection de la forêt.

- Le développement d'une importante ville au sud de Can Gio n'est pas souhaitable, financièrement, écologiquement et techniquement, en raison des lourds travaux d'infrastructures qu'elle nécessite. L'implantation de structures hôtelières et touristiques de haut de gamme en bord de mer, qui repose sur un pari de fréquentation risqué, n'engendrerait pas nécessairement des retombées directes pour les habitants.

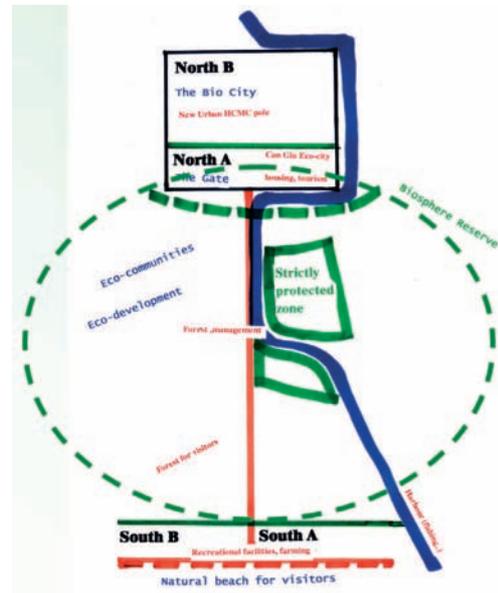
- Le développement du tourisme dans la Mangrove, doit être organisé à partir du Nord, point d'arrivée des visiteurs. Ce tourisme écologique est complémentaire de la zone récréative du bord de mer, ouverte à tous les visiteurs venus de la ville.
- L'urbanisation au Nord du district, est non seulement plus faisable mais aussi moins coûteuse et plus opportune au regard de la protection de la mangrove, qu'un développement au Sud ; elle minimise la construction de nouvelles infrastructures.

- L'utilité du poumon vert qu'est Can Gio pour toute la région, justifie une contribution de l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques et touristiques locaux au financement de sa protection.

## Les orientations pour le projet

La première hypothèse sur laquelle s'est fondé le projet, a été l'abandon du projet de ville nouvelle, prévue au schéma directeur de 1998, pour se concentrer sur la question contradictoire « Comment préserver et aménager Can Gio ? ». Pour y répondre, les contraintes suivantes ont été définies :

- la faiblesse des ressources publiques pour le financement de la protection de la mangrove et donc la nécessité d'un projet peu coûteux,
- la construction, à une date non fixée, du franchissement de Can Gio par pont ou par tunnel, reporte le démarrage d'un développement urbain de la partie Nord de Can Gio. En attendant les activités agricoles devront y être préservées et améliorées,

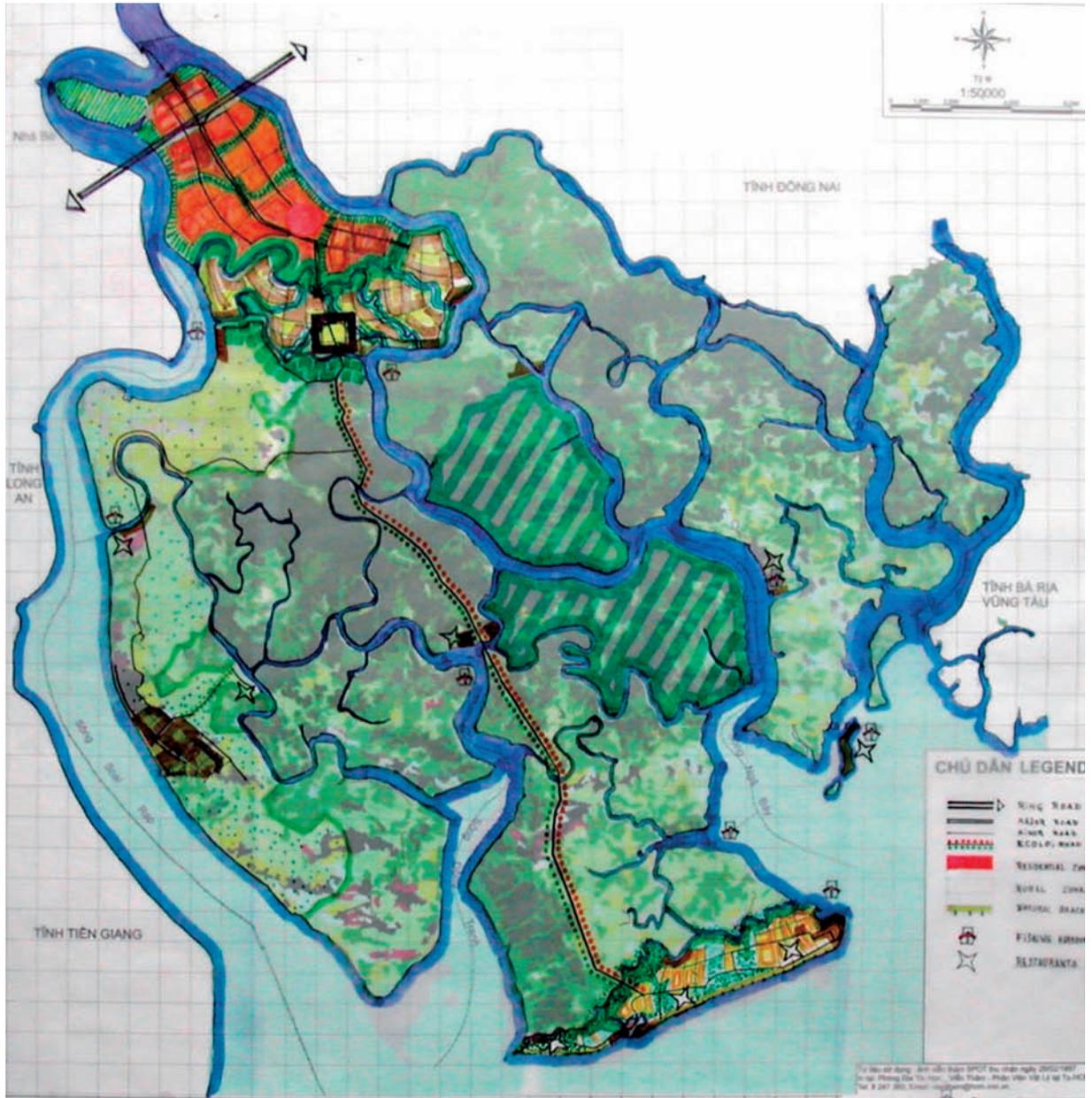


- la priorité aux besoins de récréation et d'accès au plein air, de l'ensemble de la population d'Ho Chi Minh Ville,
- le maintien intégral de l'accès public à la plage qui est la plus proche d'Ho Chi Minh Ville, conduit à abandonner le projet de plage privée,
- le rôle décisif de l'adhésion des habitants de Can Gio pour la réussite du projet qui devra inclure une amélioration de leurs conditions de vie.

## Les grandes lignes du projet

Les principes de développement retenus consistent à :

- ne pas créer de nouvelles infrastructures dans la forêt,
- localiser au nord les développements afin qu'ils n'empiètent pas sur la forêt,
- interdire le trafic des voitures particulières des non-résidents à travers la forêt,
- accueillir au bord de mer, les résidents d'Ho Chi Minh Ville, qui viennent essentiellement pour une ou deux journées.



Le projet propose ainsi plusieurs séquences :

- **Les premiers aménagements se situent au nord de la péninsule**, en lisière de la forêt et du chenal principal. Pour bien en marquer la limite à l'ouest, une bande forestière est replantée ; cette limite serait renforcée par le canal qui pourrait relier le canal principal d'accès à Ho Chi Minh Ville au port de Nah Be.

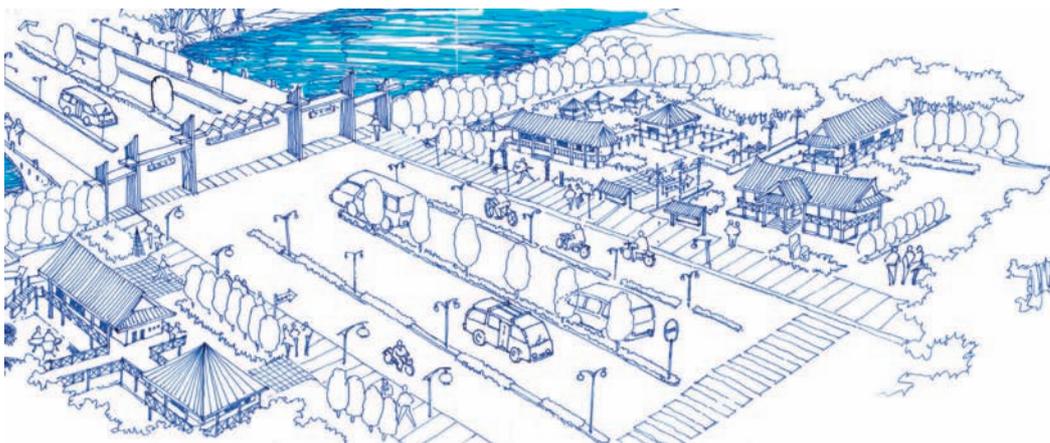
Cette urbanisation de type villageois est progressivement installée, composée d'habitations et des équipements nécessaires aux habitants ainsi que des structures d'accueil pour les touristes. Une nouvelle mairie y serait installée.

Au centre serait aménagée la « Porte de la Mangrove », où seront stoppées les voitures particulières des visiteurs. Autour de l'espace central seraient concentrés les services pour les visiteurs, avec en arrière les aires de stationnement.

- **Au-delà de la Porte, la mangrove s'étend.** Aucune nouvelle route n'y est construite. La route actuelle est aménagée en route écologique (le détail en sera donné ci-après).

Les villages existants, peu nombreux et de petite taille, ne sont pas développés, seul le village situé à l'ouest le long du fleuve, déjà desservi par une route, est sensiblement étendu et modernisé, en relation avec la dynamisation des activités agricoles. Le développement autour du Centre de gestion de la forêt sera très limité pour ne pas induire une urbanisation en plein cœur de la mangrove.

Les déplacements dans la forêt se feront par voie d'eau. Des haltes pour les promenades de découverte seront aménagées près des escales à bateaux, dans les villages existants.



Les itinéraires des promenades pédestres seront déterminés par les scientifiques et le centre de gestion de la forêt, afin de perturber le moins possible le milieu.

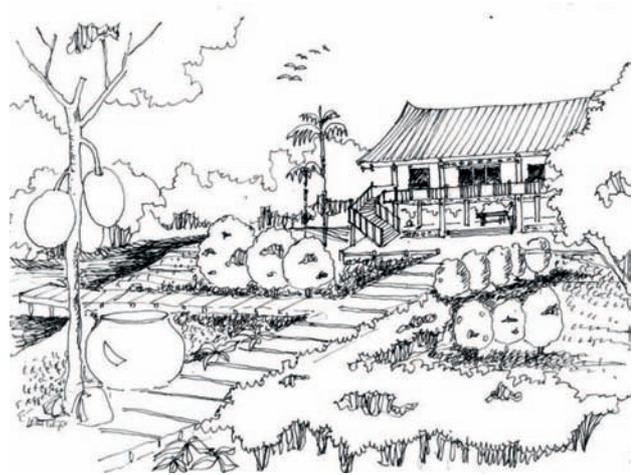


- **Après la traversée de la mangrove, la route aboutit à la plage.** Celle-ci garde sa physionomie naturelle actuelle et comme vocation première l'accueil pour la journée ou pour le week-end, des visiteurs venus de Ho Chi Minh.

Des espaces de repos, de détente et de jeux prendront place en arrière de la promenade, sous les arbres laissant entre eux de larges intervalles forestiers.



## Un modèle de maison pour les agriculteurs et les pêcheurs de Ly Nhon



Ce nouveau type de maisons sur pilotis est adapté à l'aquaculture (crevettes, poissons....) et aux marais salants.

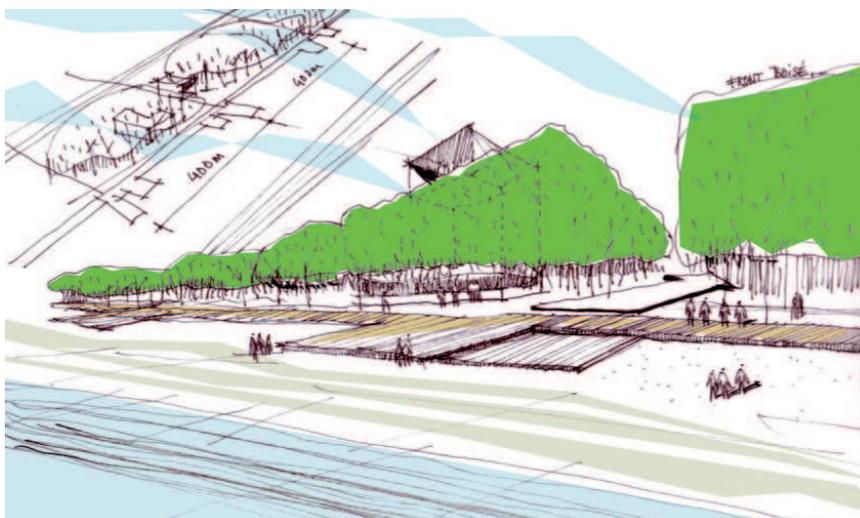
## Le quartier du bord de mer



A l'est, le village de Can Gio est renforcé, dans une limite de 20 000 habitants.

Il respecte le tissu vernaculaire et la taille usuelle des parcelles. La même structure organique est utilisée pour les différentes fonctions résidentielles, des villageois et des touristes, récréatives... L'échelle du projet est à l'échelle des rapports sociaux.

D'autres zones récréatives sont implantées au bord de mer, laissant entre elles des espaces naturels transversaux qui empêchent la continuité du bâti en bord de mer.

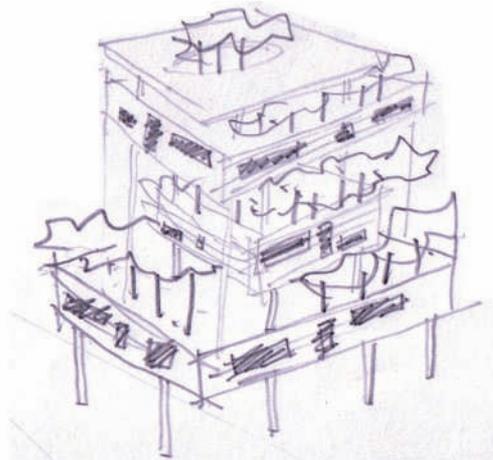


## Le pôle urbain à la pointe nord de Can Gio



Lorsque l'accès routier sera réalisé, il sera possible de réaliser un pôle secondaire de Ho Chi Minh Ville d'environ 100 000 habitants qui réserverait la pointe à un parc en bord du Nah Be.

Ce nouveau quartier concentrera toutes les innovations existantes pour la construction de bâtiments exemplaires du point de vue du développement durable : logements à terrasses multiples intégrées à la nature, bureaux, services, utilisant la ventilation naturelle.



## En conclusion

### *Les avantages économiques recherchés du projet :*

- un faible coût, grâce à l'absence de lourdes infrastructures d'adduction d'eau et de nouvelles routes et par l'accent mis sur la protection, moins chère que des investissements risqués ;
- une intégration progressive du « tourisme dans la Mangrove » aux activités agricoles et piscicoles actuelles, condition de l'amélioration du niveau de vie des habitants et non pas bénéfique pour quelques investisseurs ;
- le pôle villageois du nord « la porte de la Mangrove » peut devenir un des attraits touristiques de Ho Chi Minh Ville ;
- les financements de la protection devraient provenir des contributions des zones d'activités environnantes, des visiteurs, des habitants.

## Un plan d'actions pour la mise en œuvre du projet

ACTIONS	QUI	2006-2010	2010	Après 2015
Coopération avec les autres provinces pour financer la protection de la forêt	HCMV + autres provinces	✗		
Construction de la promenade le long de la plage	Can Gio + HCMV	✗		
Liaisons : 2 <sup>e</sup> rocade, ponts ou tunnels	Direction nationale des routes			✗
Implantation de l'université (eaux et forêts, hydrauliques, biologie)	Ministère de l'Education		✗	
Camping au bord de mer	Can Gio + HCMV	✗		
Construction de la Porte de la Mangrove, avec services pour les visiteurs	Can Gio + HCMV	✗		
Parkings, arrêt de bus, location de vélos....	Can Gio + HCMV	✗		
Reforestation en prolongement du canal au nord, réserve pour un nouveau canal	Can Gio + HCMV		✗	
Développement du village du Nord, près de la Porte, et hébergements touristiques	Can Gio + HCMV + Saigon Tourist +Ministère de la construction		✗	
Développement des villages agricoles à l'Ouest	Can Gio + HCMV		✗	
Pôle urbain de la pointe Nord	Can Gio + HCMV + Ministère de la Construction			✗
Aménagement de la route écologique	Can Gio + HCMV	✗		
Création du port de pêche	Can Gio + HCMV	✗		
Lagunage pour le traitement des eaux usées à Can Gio Sud	Can Gio + HCMV	✗		
Développement du Service de Protection de la forêt	Can Gio + HCMV		✗	
Centre d'exposition sur la protection de la biosphère et sur les mangroves du Vietnam	UNESCO + ONG +Ministère de l'Environnement +HCMV		✗	
Organisation de circuits de promenades pour la découverte de la mangrove	Can Gio	✗		
Accroissement de la productivité agricole et aquacole : riz, fruits, crevettes – éducation et formation sur les modes écologiques	Ministère de l'agriculture + Coopération Internationale		✗	
Etude pour un label « Can Gio Mangrove »	Ministère de l'agriculture + Coopération Internationale	✗	✗	
Etude pour l'amélioration de la qualité de l'eau de mer	Can Gio + HCMV	✗	✗	
Déplacement du siège du Comité Populaire du district de Can Gio	Can Gio + HCMV		✗	
Evènement international sur l'aménagement des deltas dans le monde : désignation d'un Comité d'Initiative, première Conférence	HCMV	✗	✗	

## Nhóm A:

### DỰ ÁN “ĐÔ THỊ ĐƯỚC HAY THÀNH PHỐ THỜ”

Trong cuộc cạnh tranh giữa các trung tâm đô thị lớn hiện nay, thành phố HCM luôn tìm cách phát triển để trở thành một trung tâm kinh tế lớn có khả năng cạnh tranh với các đô thị láng giềng của khu vực Đông Nam Á.

Trong bối cảnh đó, chất lượng cuộc sống là một trong những tiêu chí được các nhà đầu tư đặc biệt quan tâm.

71000 ha của huyện Cần Giờ là một cơ hội hiếm có để đạt được mục tiêu này và góp phần cải thiện điều kiện sống của người dân Cần Giờ nói riêng và thành phố HCM nói chung.

#### **Thực trạng : Phân tích**

Tên dự án “Đô thị đước hay thành phố thờ” cũng đã cho thấy mục tiêu của dự án sau khi tiến hành công việc phân tích.

#### **Vị trí của Cần Giờ trong thành phố HCM:**

Bao quanh Cần Giờ là các trung tâm đô thị và công nghiệp còn Cần Giờ lại là một không gian thiên nhiên trong lành, yên tĩnh hiếm có. Vì vậy Cần Giờ rất cần thiết để tạo ra cân bằng sinh thái tổng thể.

- Rừng đước không chỉ là di sản và không gian thiên nhiên cần thiết cho cân bằng sinh thái của thành phố HCM và của cả khu vực mà còn là động cơ tích cực thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững. Vì lợi ích môi trường và kinh tế khu vực, cần phải bảo vệ Cần Giờ.
- Về mặt tài chính, sinh thái và kỹ thuật thì không nên phát triển một thành phố lớn ở phía nam Cần Giờ vì sẽ cần xây dựng những cơ sở hạ tầng đồ sộ. Xây dựng các khách sạn và trung tâm du lịch cao cấp ven biển sẽ có nhiều rủi ro vì có thể có lúc sẽ không có đông du khách và có thể sẽ không mang lại nhiều lợi ích cho người dân địa phương.
- Nên phát triển du lịch tại rừng đước ở phía Bắc, điểm đến của khách du lịch. Mô hình du lịch sinh thái này sẽ là một yếu tố bổ sung cho vùng du lịch ven biển dành cho tất cả các du khách đến từ thành phố HCM.
- Đô thị hoá khu phía Bắc huyện Cần Giờ là một dự án khả thi hơn, ít tốn kém và thuận lợi hơn cho công tác bảo vệ rừng đước hơn là phát triển đô thị phía nam vì việc xây dựng cơ sở hạ tầng mới sẽ giảm thiểu.
- Lợi ích về lá phổi xanh Cần Giờ đối với cả khu vực là hiển nhiên, vì vậy các tổ chức hành chính kinh tế và du lịch địa phương cần tích cực tham gia đầu tư để bảo vệ huyện Cần Giờ.

#### **Định hướng cho dự án**

Dự án được xây dựng trên giả thuyết đầu tiên, đó là từ bỏ dự kiến xây dựng một thành phố mới, xuất hiện trên sơ đồ tổng thể năm 1998, để tập trung vào câu hỏi “ Bảo tồn và xây dựng Cần Giờ như thế nào?”.

Để trả lời câu hỏi trên, cần chú ý những điểm sau :

- Nguồn kinh phí nhà nước để bảo vệ Cần Giờ hạn chế nên cần có một dự án ít tốn kém

- Việc xây dựng cầu hoặc hầm đường bộ đến Cần Giờ (thời điểm chưa xác định) sẽ khiến dự án phát triển đô thị tại khu Bắc Cần Giờ phải dời lại. Trong khi chờ đợi, cần bảo tồn và cải thiện hoạt động nông nghiệp tại đây,
- Ưu tiên đáp ứng nhu cầu giải trí và hưởng thụ khí trời của người dân thành phố HCM,
- Đây là bãi tắm gần thành phố HCM nhất và tất cả du khách đều có quyền đến, vì vậy cần loại bỏ dự án xây dựng bãi tắm riêng,
- người dân Cần Giờ đóng vai trò quyết định cho thành công của dự án, nên cải thiện điều kiện sống của họ phải là một trong những nội dung của dự án.

### **Những nét chính của dự án**

Các nguyên tắc phát triển bao gồm:

- không xây dựng mới cơ sở hạ tầng trong rừng đước,
- phát triển ở khu vực phía Bắc để không lấn chiếm rừng,
- cấm xe tư nhân của người ngoài huyện đi bằng qua rừng,
- bãi biển là nơi tiếp đón du khách đến từ thành phố HCM lưu trú trong một hoặc hai ngày.

Như vậy dự án bao gồm nhiều công đoạn:

- Đầu tiên xây dựng phía bắc bán đảo, ở bìa rừng và dọc con lạch chính. Một dải rừng sẽ được trồng lại làm vành đai giới hạn phía tây, đồng thời có một kênh đào nối kênh chính đi vào thành phố HCM với cảng Nhà Bè. Kiểu đô thị làng mạc này sẽ được thực hiện dần dần, bao gồm các khu dân cư và cơ sở vật chất cần thiết cho cuộc sống của người dân cũng như cơ sở đón tiếp khách du lịch. Trụ sở mới của UBND sẽ được đặt tại đây.

Tại trung tâm thành phố là “Cửa Rừng đước”, điểm dừng của xe khách. Xung quanh là các dịch vụ dành cho du khách, xa hơn một chút là bãi đậu xe.

- Phía bên kia Cửa rừng là rừng đước. Không xây dựng mới bất kỳ con đường mới nào tại đây. Con đường hiện tại sẽ trở thành đường sinh thái (xin xem chi tiết ở phần sau).

Số ít các làng mạc nhỏ hiện có sẽ không được mở rộng. Riêng làng nằm ở phía tây dọc bờ sông (đã có đường đến đây) là được mở rộng và hiện đại hoá, đồng thời hoạt động nông nghiệp được phát huy. Sẽ hạn chế việc phát triển xung quanh Trung tâm quản lý rừng để không làm đô thị hoá rừng đước.

Đi lại trong rừng đước thực hiện bằng đường thủy. Gần các bến tàu trong làng, du khách sẽ có chỗ dừng chân để dạo chơi khám phá. Các tuyến dạo bộ sẽ được các nhà khoa học và trung tâm quản lý rừng ấn định nhằm hạn chế tối đa ảnh hưởng đến cảnh quan môi trường.

- Đường sinh thái băng qua rừng và dẫn đến bãi biển. Vẻ đẹp thiên nhiên hiện tại của bãi biển sẽ được giữ nguyên, đây sẽ là nơi đón tiếp du khách từ thành phố HCM đến thăm trong ngày hoặc lưu trú cuối tuần. Ngoài chỗ đi dạo còn có những nơi nghỉ ngơi, thư giãn và vui chơi dưới bóng cây cách nhau bằng những khoảng rừng rộng. Như vậy làng Cần Giờ sẽ phát triển, nhà cửa của dân làng được hiện đại hóa, nhiều chỗ cắm trại và lưu trú đơn sơ được thành lập. Gần đó sẽ có một cảng cá dành cho tàu biển.

Cùng với quá trình đô thị hoá này, phải có một hệ thống cung cấp đủ nước, điện, xử lý nước thải và rác thải.

- Tại mũi Bắc, sau khi xây dựng đường vành đai thứ ba, có thể hình thành một trung tâm đô thị mới. Có thể dự trù xây dựng ngay một trường đại học, nhiều phòng nghiên cứu sinh thái, nghiên cứu môi trường tự nhiên và nhiều xí nghiệp chuyên về môi trường nhằm tạo cho nơi này có một nét độc đáo riêng. Trong giai đoạn một, những cơ sở đầu tiên của trường đại học có thể được xây dựng tại ngôi làng phía Bắc “Cửa Rừng đước”.

### **Minh hoạ về những hình thức phát triển đô thị (bảng minh hoạ)**

*Tất cả những minh hoạ sau đây nằm trong bản tóm tắt của Dominique*

#### **Giai đoạn đầu trong quá trình phát triển thị trấn Bắc “Cửa Rừng đước”**

Làng mạc được giữ nguyên. Nhà ở xây dựng mới thực hiện theo mô hình “nhà-vườn cây ăn trái” và nơi lưu trú của khách du lịch theo mô hình “nhà-vườn cảnh”.

Cấu trúc xây dựng dựa trên hệ thống kênh mương có sẵn được gia cố thêm. Hai bờ kênh là đường đi trong làng.

Cửa Rừng đước bao gồm nhiều dịch vụ du lịch ( bãi đậu xe, trung tâm thông tin, nhà hàng, cửa hàng, ..)

#### **Đường sinh thái**

Mặt cắt thẳng đứng theo chiều ngang:

- một lối đi dọc theo cánh rừng dành cho người đi bộ,
- một đường dành cho xe đạp và xe máy,
- một đường dành cho xe hơi, xe của dân địa phương, xe giao hàng và xe cảnh sát,
- một dải đất dự trữ để sau này xây dựng hệ thống giao thông sạch theo kiểu xe điện.

Trong khi chờ đợi khu vực này được sử dụng làm vườn ươm của rừng đước.

Mọi xe cộ lưu thông đều phải sử dụng năng lượng sạch.

#### **Mô hình nhà dành cho nông dân và ngư dân Lý Nhơn**

Mô hình nhà sàn muối này thích hợp với hoạt động nuôi trồng thủy sản ( tôm cá...) và khai thác ruộng muối.

#### **Khu phố ven biển**

Ở phía đông, làng Cần Giờ sẽ được gia cố thêm, số dân hạn chế trong khoảng 20 000 người. Đặc tính địa phương và diện tích bình thường của các thửa đất sẽ được giữ nguyên. Nhà ở của dân địa phương, nơi lưu trú của du khách hoặc nơi vui chơi, ... sẽ phải xây dựng theo cấu trúc này. Tầm vóc của dự án gắn liền với quan hệ xã hội.

Những khu vui chơi khác sẽ được thành lập ven biển, giữa các khu vui chơi là những không gian thiên nhiên ngăn cách để các công trình xây dựng không kéo dài liên tục dọc theo bờ biển.

#### **Trung tâm đô thị tại mũi Bắc Cần Giờ**

Sau khi làm xong đường bộ dẫn vào làng, có thể xây dựng một trung tâm thứ hai của thành phố HCM gồm khoảng 100 000 dân với một công viên tại mũi đất giáp Nhà Bè. Khu dân cư mới này sẽ là nơi xuất hiện những sáng kiến xây dựng chung cư kiểu mẫu về phát triển bền vững: căn hộ có nhiều khoảng sân thiên nhiên, văn phòng làm việc và cơ sở dịch vụ sử dụng thông gió tự nhiên.

## Kết luận

- **Những lợi ích về kinh tế mà dự án nhắm đến**

- chi phí thấp, do không có hệ thống dẫn nước và đường sá công kênh và do ưu tiên cho bảo vệ môi trường - một vấn đề ít tốn kém hơn đầu tư rủi ro,
- gắn dần “du lịch trong rừng đước» với hoạt động nông nghiệp và ngư nghiệp sẵn có, điều này giúp cải thiện mức sống của người dân chứ không phải mang lợi ích cho một vài nhà đầu tư,
- trung tâm phía bắc “ Cửa Rừng đước” có thể trở thành một trong những điểm du lịch hấp dẫn của thành phố HCM,
- kinh phí cho bảo vệ môi trường sẽ do các hoạt động dịch vụ, du khách và người dân đóng góp.

- **Chương trình hành động của dự án**

Hoạt động	Phụ trách	2006-2010	2010	Sau 2010
Hợp tác với các tỉnh khác để tài trợ cho dự án bảo vệ rừng	TP HCM + các tỉnh khác	X		
Xây dựng đường đi dạo dọc bãi biển	Cần Giờ + TP HCM	X		
Đường liên lạc: đường nhánh thứ 2, cầu hoặc hầm đường bộ	Ban chỉ đạo đường bộ quốc gia			X
Thành lập trường đại học ( các khoa nước và rừng, thủy lợi, sinh học ...)	Bộ Giáo dục		X	
Khu cắm trại ven biển	Cần Giờ + TP HCM	X		
Xây dựng Cửa Rừng đước với nhiều dịch vụ dành cho khách tham quan	Cần Giờ + TP HCM	X		
Bãi đậu xe, trạm xe buýt, cho thuê xe đạp ...	Cần Giờ + TP HCM	X		
Trồng rừng từ dòng kênh sang phía bắc, đất dành để xây kênh mới	Cần Giờ + TP HCM		X	
Phát triển làng phía Bắc gần Cửa rừng đước, và nơi lưu trú cho khách du lịch	Cần Giờ + TP HCM + Saigon Tourist + Bộ Xây dựng		X	
Phát triển làng nông nghiệp ở phía Tây	Cần Giờ + TP HCM		X	
Trung tâm đô thị ở mũi Bắc	Cần Giờ + TP HCM + Bộ Xây dựng			X
Xây dựng đường sinh thái	Cần Giờ + TP HCM	X		
Xây cảng cá	Cần Giờ + TP HCM	X		
Hồ lọc nước để xử lý nước thải Nam Cần Giờ	Cần Giờ + TP HCM	X		
Phát triển Dịch vụ Bảo vệ rừng	Cần Giờ + TP HCM		X	
Trung tâm triển lãm về bảo vệ sinh khí quyển và rừng đước Việt Nam	UNESCO + ONG + Bộ Môi trường + TP HCM		X	
Tổ chức các tour khám phá rừng đước	Cần Giờ	X		
Tăng năng suất nông nghiệp và thủy sản : lúa, trái cây, tôm – giáo dục và huấn luyện về các phương thức sản xuất sinh thái	Bộ Nông nghiệp + Hợp tác quốc tế		X	
Nghiên cứu thương hiệu “Cần Giờ Rừng đước“	Cần Giờ + TP HCM	X	X	

Nghiên cứu cải thiện chất lượng nước biển	Cần Giờ + TP HCM	X	X	
Dời trụ sở UBND huyện Cần Giờ			X	
Sự kiện quốc tế về quy hoạch các vùng đồng bằng trên thế giới : đề cử Ban tổ chức, Hội nghị lần thứ nhất	TP HCM	X	X	



## ECO-BIRD, CAN GIO "POUMON" ET "REIN" D'HCM



### Vocation fondamentale de Can Gio dans le grand HCM

Des fonctions de respiration et d'épuration vitales pour l'avenir d'HCM :  
Can Gio, un poumon vert

#### Des ATOUTS

- Une situation exceptionnelle reconnue mondialement (UNESCO)
- Un symbole historique et un symbole de liberté concrétisé par la politique de restauration volontaire
- Le génie du lieu : un paysage des milieux aquatiques remarquables

#### Des FRAGILITÉS

- Équilibres naturels à préserver
- Ressources limitées : eau, traitement des déchets, effluents

#### Des PRINCIPES

Pas de rupture brutale

Progressivité du développement

Équilibre entre population locale, écosystème, territoire et tourisme



### Can Gio : Les besoins a satisfaire

Besoins de la grande agglomération d'HCMV

- Logements
- Nature et espace
- Zone de récréation

Besoins du territoire de Can Gio

- Développement socio-économique et amélioration des conditions de vie des habitants
- Préservation et mise en valeur du patrimoine écologique

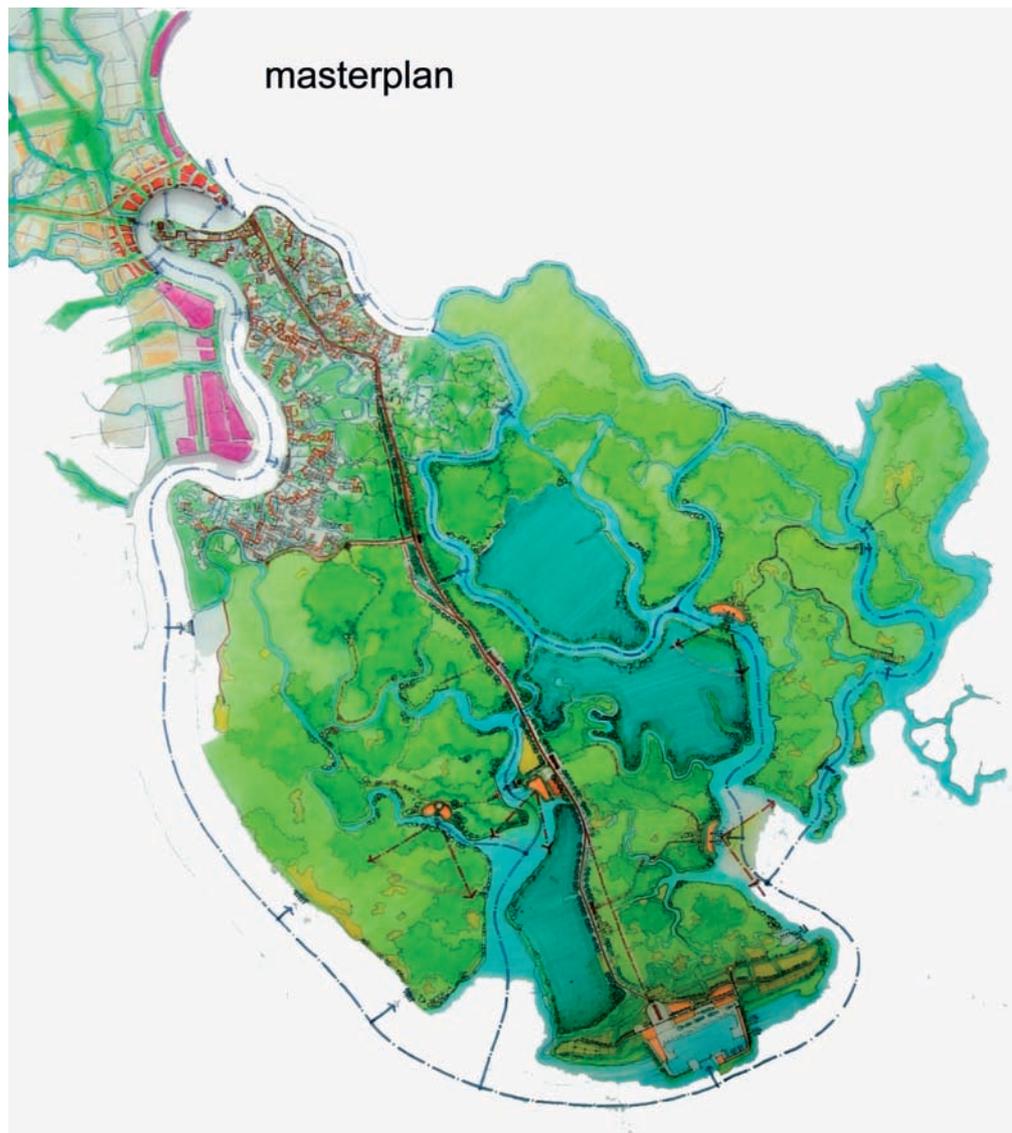
### Can Gio : Les menaces

De la part de la grande agglomération d'HCMV

- Envahissement, désorganisation et mitage de l'espace
- Dessertes anarchiques
- Métamorphose et transformation du paysage

Du fait du tourisme

- Augmentation de la fréquentation
- Occupation de la Mangrove et du bord de mer



## **Orientations pour un aménagement maîtrisé et responsable : le principe de précaution**

Une stratégie : des réponses visant d'avantage sur la qualité que sur quantité en harmonie avec la capacité d'occupation du milieu.

- Préservation du milieu aquatique
- Protection et conservation de la Mangrove (biodiversité)
- Mise en valeur du tissu agricole
- Développement et intégration des activités existantes
- Urbanisation limitée aux besoins de développement de la péninsule (autochtones, touristes, résidentiels ou familiales)
- Régulation et contrôle des accès : franchissement fluviaux, traitement de l'artère principale et du réseau de desserte capillaire
- Développement du tourisme vert (la Mangrove), du tourisme balnéaire (l'accès à la mer)
- Le paysage de Can Gio un terrain d'expérimentation, de recherche et de connaissance
- Viser à la qualité de l'environnement, des services et des produits

## PRINCIPES :

Un patrimoine vert à préserver et à exploiter : la MANGROVE, un thème fédérateur : l'EAU

### Pilotage d'un aménagement progressif

Vis a vis du grand HCM :

Report et déploiement de l'urbanisation, densification des terrains au nord de Can Gio

Sur le territoire de Can Gio :

Contrôle de l'accessibilité

- Franchissement par voie fluviale
- Desserte principale : son traitement
- Réseau capillaire : utilisation maximum des dessertes nautiques, réalisation de pôles et circuits de découverte



### Organisation de l'espace et leurs interfaces : 3 zones

#### 1. Porte Nord : un paysage agricole conserve

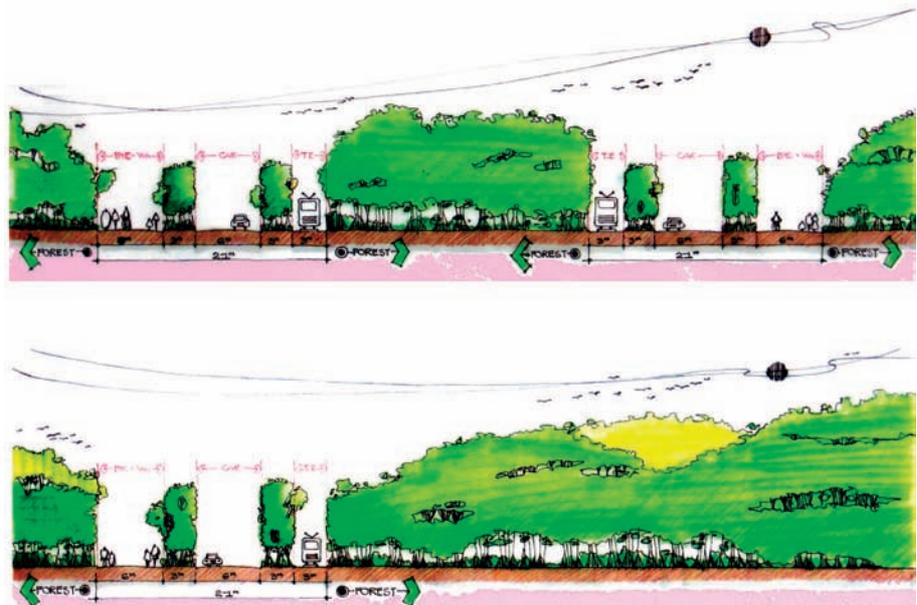
Cette porte d'entrée est la liaison principale avec HCMV. Avec sa localisation sur un site extraordinaire dans la boucle du fleuve et par sa vocation d'espace vert, elle affirme l'identité forte du quartier.

L'eau offre ici une limite naturelle à l'urbanisation. Cette frontière est renforcée par l'abandon du projet du pont et le report de toute l'urbanisation prévue au nord-ouest de Can Gio, en déplaçant celle-ci sur le district de NHA BE.

La connexion se fait, au moins à court et moyen terme, uniquement par voie fluviale (ferry) en multipliant fréquence et plate-forme du terminal de franchissement.

Cette porte d'entrée constitue le départ de la desserte principale « colonne vertébrale terrestre » qui irrigue l'ensemble du site.

Cette voie linéaire au fort traitement paysager intégré des voies permettant aux deux roues de se déplacer et réserver la possibilité d'y installer ultérieurement une plate-forme de transport public.



La première partie de la zone nord, premier contact avec le district de Can Gio est traitée comme un espace vert « Central Park » pour offrir un jardin public de détente et de respiration pour les habitants du sud de l'agglomération d'HCM. Elle s'inscrit dans la forme du tissu existant, celui de la trame agricole. Le jeu de bassins structurés, servant à la culture de crevettes ou de riz, étant renforcé par un dédale de jardins aux ambiances et couleurs différentes. Cette mosaïque de jardins permet des usages multiples, promenade, repos et divertissements. Elle est une démonstration de la culture riche et de l'usage fait des espaces publics dans la ville d'HCM.



Cet espace fait la transition entre trame urbaine et paysage agricole à qui elle réserve sa place. L'extension de ce paysage agricole est prévue afin de développer, d'augmenter et d'utiliser cette richesse vernaculaire.

L'espace vert s'introduit dans la ville afin de renforcer la trame verte et le contraste existant entre la ville et le poumon vert de Can Gio. Ces tentacules verts renforcent les liens visuels entre l'île de Can Gio et les différentes communes de la ville.

## 2. Porte écologique : le territoire de la Mangrove, un terrain d'expérimentation, d'analyse et de tourisme écologique

### *Départ du tourisme écologique.*

Le réseau aquatique, d'une surface de 23 000 hectares, et la mangrove d'une surface de 33 000 hectares, occupent 56 000 hectares du territoire de Can Gio (70 000 hectares). Ils fondent l'identité exceptionnelle du lieu. Aujourd'hui préservée, cette richesse végétale reste trop peu exploitée.

Il semble important d'explorer et d'accroître les potentialités de la biodiversité offerte afin d'en faire une ressource de revenu pour la population locale, une ressource d'expérimentation pour les scientifiques et un terrain d'observation et d'exploration pour les touristes.

Ce patrimoine vert est le levier de développement du tourisme écologique.





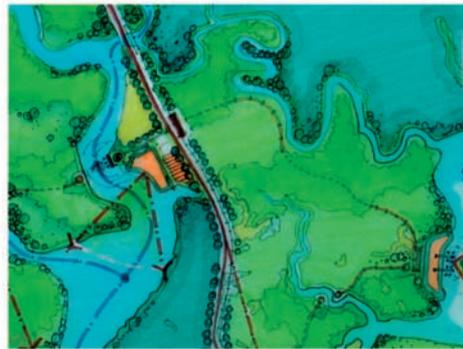
Utiliser le parcours des canaux en déambulation fluviale ouvre à la découverte de la mangrove. Ils emmènent les curieux au sein de ce milieu riche en surprises de flore et de faune.

Ces cheminements nautiques sont ponctués de « lodges » à l'architecture légère et vernaculaire respectueuse de son environnement. Ces structures hôtelières

sont dispersées dans l'ensemble du site afin de proposer aux touristes des étapes de repos en harmonie avec la nature.

L'ensemble s'appuie sur des circuits organisés, bateau, randonnée pédestre et cycliste, ponctués de stations présentant la diversité des thématiques du site (autour de la pêche, autour de la culture de crevettes, autour de la culture du sel, autour des villages....).

La réalisation d'un carrefour de rencontre scientifique et d'éducation, implanté au cœur de la Mangrove, à la croisée des canaux, est matérialisée. Centre de sensibilisation et de communication qui permet d'accompagner et de consolider l'identité du site par une structure dynamique de recherche nationale et internationale.



### 3. Porte Sud : une station côtière et un développement du tourisme associées et intégrées aux activités.

#### *PRINCIPES DE MISE EN OEUVRE DE L'URBANISATION CÔTIÈRE.*

Ne pas privatiser les plages et le bassin.

Ne pas créer une muraille bâtie cachant la mer mais favoriser son accès et y créer des zones de détente collectives.

- Urbanisation et architecture d'ombre et de fraîcheur.
- Une zone de 300 m entre les plages et le bâti est réservée aux loisirs et au repos.
- Le bâti est traité sur une profondeur de 200 m R+2 (maisons), voirie, R+3 a R+4+toit (logement collectifs), voirie R+2 (maisons).
- Affirmation de cette zone de bâti très dense (cos de 1 à 1,5) pour économiser l'espace :
- Les réseaux de voiries très plantées
- Création de circulations piétonnes sous arcades (soleil, pluie tropicale et zone d'étalage).
- D'équipements souterrains.
- Favoriser le lagunage.
- Favoriser la récolte des eaux de pluie.
- Minimiser le coût de l'énergie frigorifique

- Réduire la consommation de terrain agroalimentaire.
- Traitement de la circulation mécanique en sens unique pour augmenter la fluidité et diminuer les points de conflits.

Cela donnera un habitat dense (économique) mais très ventilé, ombragé, et privilégiant les vues sur mer

Ce cordon 6 kilomètres de bâtis est structure par le réseau de voiries actuelles dédoublé et ponctué de places de rues de quais et de bassin d'eau, les 6 autres kilomètres étant réservés à la nature

La première zone privilégie l'habitat autochtone, la seconde le tourisme et les loisirs, la troisième sera une zone plus traditionnelle en liaison avec :

- Le port de pêche.
- Le terminal de bateaux de tourisme + 500 places.
- Le terminal de bateaux de tourisme, 50 places.

Les parkings de dissuasion visiteurs (cher) sont situés à l'entrée de la ville ou on pourra louer des vélos. Si 1 000 000 de personnes fréquentent le lieux cela fera bientôt 250 000 voitures, soit plus de 6,25 k<sup>2</sup> de terrain mangé sur l'espace vert.



Cette zone pourrait accueillir 50000 personnes ainsi que 10 000 chambres d'hôtel.

Les bords de mer ont une capacité d'accueil a leur maximum de 750 000 personnes (touristes journaliers).

## Urbanisation de la plate-forme.

Ne pas la privatiser.

Permettre son adaptation et pouvoir modifier à faible coût.

Diminuer les coûts et les risques de construction en dur sur des remblais en mer. Et en diminuer l'entretien.

Agrandir l'espace public en eau, en plage, en terrasse.

Exploitation de la zone conquise (PEU de remblais) sur l'eau par des équipements collectifs et de loisir de style traditionnel en bois drainé par une voirie piétonne accessible aux services.



Utilisation de deux bandes de 100 m ponctuées de places et de mails d'arbres pour l'ombrage.

- Augmentation de la zone bleue.
- Agrandissement de la plage.
- Favoriser le tourisme en évitant une zone accaparée par le logement.
- Réduction des remblais.
- Possibilité de petit port en eau calme.
- Possibilité de gagner quelque zones de cite lacustre.
- Création de terrasses en escalier rendant l'eau accessible.

Cette zone pourrait accueillir 500 chambres d'hôtel maximum et 25000 personnes (touristes journaliers).



### *MISE EN GARDE*

Il faut garder une maîtrise sur le bâti type baux emphytéotiques.

Privilégier l'occupation de l'habitat sur de larges plages annuelles (voir loi Perrissol et time sharing).

## **Mesure d'accompagnement pour la réussite du projet**

### ***Politique foncière volontariste***

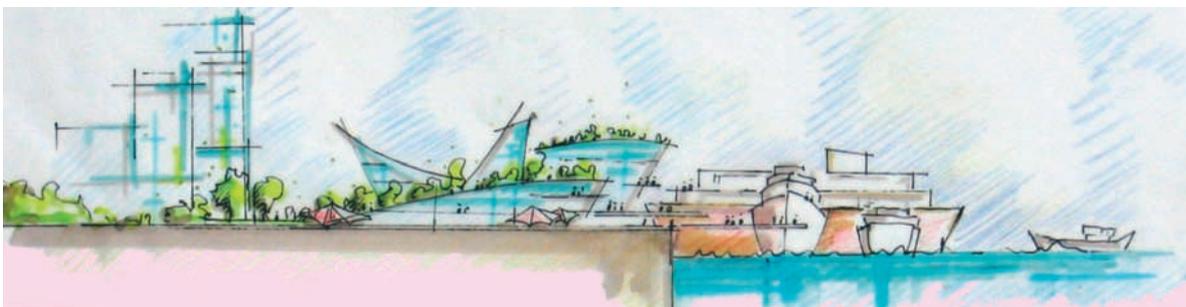
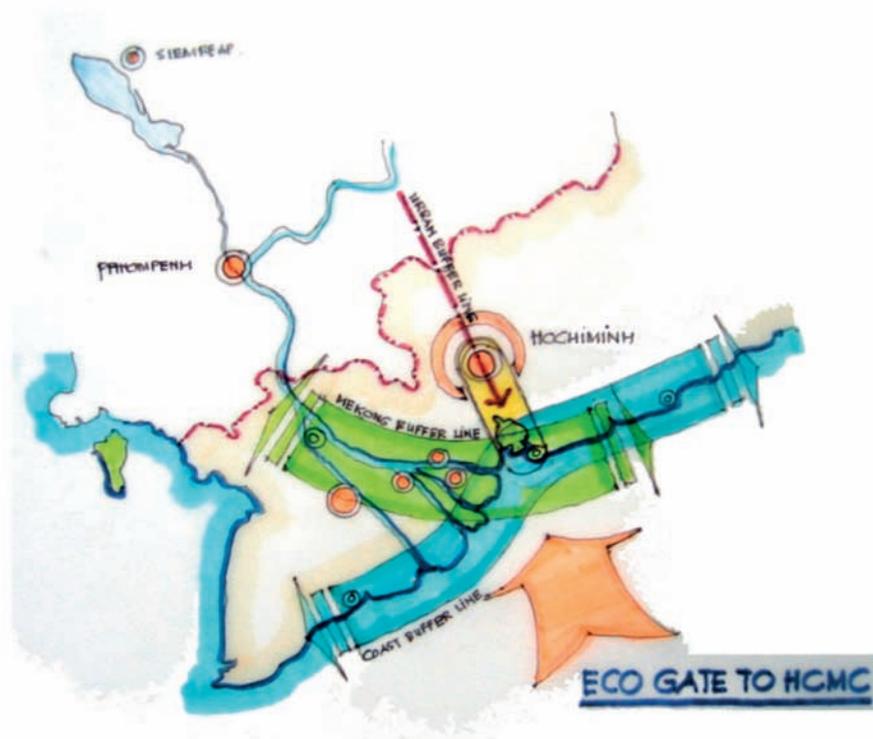
Consolidation du patrimoine naturel : soutien des organismes de gestion, évolution vers une structure de parc national

Politique écologique et gestion économique des ressources:

- Utilisation d'énergies renouvelables et d'équipements peu polluants
- Limitation des consommations d'eau et récupération de l'eau (arrosage)
- Traitement des déchets, des effluents et lagunage
- Surveillance de la navigation fluvio-maritime et de ses effets (rejets, déchets...)
- Densité maîtrisée

**Politique de l'emploi :**

- Valorisation des savoirs faire existants (agricoles, pêches artisanat...)
- Participation et implication de la population locale (développement sans exclusion)
- Formation aux métiers et qualification (produits agricoles, de la pêche, services hôteliers, écocoguides...)



## **Nhóm B : eco-bird**

**Marc Errera, Jean Graueman, Ditah Leyh, Binh Duong Nguyen, Jean-Luc Nguyen, Quoc Vinh Nguyen, Truong Song Truong, Astrid Verspieren**

### **Eco-Bird**

**Can Gio “ lá phổi” và “lá thận” của thành phố HCM**

**Chức năng chủ yếu của Cần Giờ đối với thành phố HCM mở rộng  
Các chức năng thờ và lọc đóng vai trò thiết yếu đối với tương lai của thành phố HCM.**

**Cần Giờ : một lá phổi xanh**

**Lợi thế :**

- một vị trí đặc biệt được thế giới (UNESCO) công nhận
- một biểu tượng lịch sử và tự do thể hiện qua chính sách quyết tâm khôi phục
- bản sắc của địa phương : phong cảnh và môi trường nước tuyệt vời

**Điểm yếu**

- cân bằng thiên nhiên cần được bảo tồn
- nguồn tài nguyên có hạn : nước, xử lý rác thải, nước thải

**NGUYÊN TẮC :**

Phải bảo đảm tính liên tục

Phát triển từng bước

Hài hòa giữa đời sống người dân địa phương, hệ sinh thái, lãnh thổ và du lịch

**Cần Giờ : những nhu cầu đặt ra**

**Nhu cầu của Thành phố HCM, trung tâm đô thị lớn**

- Nhà ở
- Thiên nhiên và không gian
- Nơi giải trí

**Nhu cầu của huyện Cần Giờ**

- Phát triển kinh tế-xã hội và cải thiện điều kiện sống của người dân địa phương
- Bảo tồn và phát huy di sản sinh thái

**Cần Giờ : những mối đe dọa**

**Từ phía thành phố HCM**

- Lấn chiếm, gây rối loạn không gian
- Giao thông bừa bãi
- Biến đổi cảnh quan

**Từ phía du lịch**

- Khách đến quá đông
- Lấn chiếm rừng đước và ờ biển

**Định hướng cho một quy hoạch tự chủ và có trách nhiệm : nguyên tắc  
THẬN TRỌNG**

**Chiến lược tập trung vào chất lượng hơn là số lượng, hài hoà với khả năng xây dựng.**

- Bảo tồn môi trường nước

- Bảo vệ và giữ gìn rừng đước (đa dạng sinh học)
- Phát huy hoạt động nông nghiệp
- Phát triển và gắn liền các hoạt động sẵn có
- Đô thị hóa có giới hạn trong yêu cầu phát triển của bán đảo (dân địa phương, du khách, cá nhân hoặc gia đình)
- Điều chỉnh và kiểm soát các lối vào : đường thủy, trục đường chính và hệ thống đường nhánh)
- Phát triển du lịch xanh (rừng đước), du lịch biển
- Đất Cần Giờ là nơi thử nghiệm, nghiên cứu và học hỏi
- Chú trọng chất lượng môi trường, dịch vụ và sản phẩm

#### NGUYÊN TẮC

Một di sản xanh cần đước bảo tồn và khai thác : RỪNG ĐƯỚC

Một chủ đề tạo nên sự phối hợp : NƯỚC

## Chỉ đạo QUY HOẠCH TỪNG BƯỚC

### Đối với thành phố HCM :

Hoãn và triển khai kế hoạch đô thị hoá, phát triển đô thị ở Bắc Cần Giờ

### Đối với Cần Giờ :

Giám sát lối vào

- Đường sông
- Trục chính : cách xử lý
- Hệ thống giao thông phụ : sử dụng tối đa hệ thống tàu bè, thực hiện các tour du lịch khám phá

Tổ chức không gian và phân giới : 3 vùng

#### 1. Cửa Bắc : gìn giữ cảnh quan nông thôn

##### Cửa Bắc :

**Đây là cửa ngõ chính nối Cần Giờ với thành phố HCM. Nằm ở khúc quanh của dòng sông với cảnh quan tuyệt vời và không gian xanh, nơi này thể hiện rõ bản sắc của cả vùng.**

Tại đây con sông sẽ là **vành đai tự nhiên của thành phố**. Vành đai này trở nên vững chắc nhờ **bỏ dự án xây dựng cầu và hoãn dự án đô thị hóa khu Tây-Bắc Cần Giờ**. Dự án này sau sẽ chuyển về huyện Nhà Bè.

**Trước mắt và sau này, việc tiếp cận Cần Giờ sẽ chỉ được thực hiện bằng đường sông**, lượng tàu thuyền và mặt bằng bến tàu sẽ tăng lên.

Cửa ngõ này là điểm xuất phát của hệ thống giao thông chính, đó là con đường huyết mạch của toàn bộ vùng Cần Giờ.

Tại trục giao thông tập trung nhiều cảnh quan thiên nhiên này sẽ có làn đường dành cho xe hai bánh, có khu vực để sau này có thể xây dựng làn đường dành cho giao thông công cộng.

Trong khu vực phía bắc, **nơi đầu tiên du khách đặt chân tại huyện Cần Giờ sẽ xây dựng một « Công viên trung tâm »** theo mô hình **một công viên** để du khách đến từ nam Sài Gòn có thể thư giãn và hít thở khí trời. Không gian này nằm trong **tổng thể chung sẵn có**, đó là cấu trúc nông nghiệp. Các địa tô hoặc ruộng lúa sẽ nằm xen lẫn với **những vườn cây với nhiều màu sắc khác nhau và ngoại cảnh đa dạng sẽ là nơi để du khách có nhiều hoạt**

**động phong phú** : dạo chơi, nghỉ ngơi và giải trí. Đây là một ví dụ về nền canh tác đa dạng và cách sử dụng không gian công cộng của thành phố HCM.

Đây cũng là vùng chuyển tiếp giữa khung cảnh đô thị và cảnh quan nông thôn. Cảnh quan nông thôn sẽ được nâng cao nhằm phát huy và tận dụng tính chất đa dạng của địa phương.

**Không gian xanh được đưa vào thành phố nhằm tăng môi trường xanh và làm nổi bật sự khác biệt giữa thành phố HCM và lá phổi xanh Cần Giờ.** Điều này sẽ củng cố quan hệ cảnh quan giữa đảo Cần Giờ và các huyện khác của thành phố HCM.

## **2. Cửa sinh thái : vùng rừng đước – nơi thử nghiệm, phân tích và du lịch sinh thái** **Điểm xuất phát của du lịch sinh thái**

### **Môi trường nước**

Trong số 70 000 ha của Cần Giờ thì nước và rừng đước chiếm đến 56 000 ha (nước 23 000 và rừng 33 000). Đây chính là **bản sắc riêng** của Cần Giờ. Tài nguyên này đến nay được bảo tồn nhưng chưa được khai thác.

Cần thăm dò và **phát huy tiềm năng của đa dạng sinh học** tại đây nhằm tạo điều kiện **để người dân địa phương tăng thêm thu nhập, các nhà khoa học có nơi thực nghiệm và du khách có nơi tham quan và khám phá.**

**Di sản xanh này là đòn bẩy phát triển du lịch sinh thái.**

Du khách sẽ được khám phá rừng đước khi **dạo chơi bằng thuyền** dọc các kênh. Hệ động thực vật phong phú tại đây sẽ tạo ra nhiều thích thú bất ngờ cho du khách.

Các nhà nghỉ có kiến trúc nhẹ nhàng hài hoà với cảnh quan được đặt rải rác khắp nơi, giúp du khách có thời gian nghỉ ngơi giữa thiên nhiên.

Các tour du lịch, tàu thuyền, đường đi dạo dành cho khách bộ hành hoặc xe đạp sẽ được tổ chức, trên đường đi là những trạm giới thiệu những hoạt động đặc trưng của vùng (quanh cảnh đánh bắt cá, địa tô, ruộng muối, làng mạc ...).

**Sẽ thiết lập một trung tâm giao lưu** khoa học và giáo dục giữa rừng đước tại giao điểm của các dòng kênh. Đây là trung tâm truyền thông giáo dục nhằm tăng cường bản sắc của địa phương với một tổ chức nghiên cứu quốc gia và quốc tế năng động.

## **3. Cửa Nam : nơi nghỉ ven biển và phát triển du lịch với nhiều hoạt động đa dạng**

### NGUYÊN TẮC XÂY DỰNG ĐÔ THỊ VEN BIỂN

Không tư nhân hoá bãi biển và bãi tắm

Không xây cất cao chắn tầm nhìn ra biển, tạo điều kiện tiếp cận biển, xây dựng khu vực giải trí cho mọi giới.

- Đô thị hóa và kiến trúc với nhiều bóng mát
- Giữa các bãi tắm và công trình xây dựng có khoảng rộng 300m dành cho khu vui chơi, giải trí và nghỉ ngơi.
- Xây dựng trên chiều sâu 200m R+2 (nhà tư nhân), đường đi, R+3 đến R+4+mái ( nhà nghỉ tập thể), đường đi R+2 (nhà riêng)
- Xây dựng liền nhau (cos từ 1 đến 1,5) để tiết kiệm không gian.

- Hệ thống giao thông có trồng nhiều cây xanh.
- Xây đường dành cho người đi bộ có vòm cây (tránh nắng, mưa nhiệt đới và bán hàng)
- Thiết bị dưới lòng đất
- Tạo hồ lọc nước
- Xây bể hứng nước mưa
- Giảm thiểu chi phí năng lượng làm lạnh
- Giảm sử dụng đất nông nghiệp
- Xây đường giao thông một chiều để tránh tắc nghẽn

Như vậy nơi ở sẽ có mật độ cao (mang tính kinh tế) nhưng vẫn thoáng, có nhiều bóng mát và vẫn ưu tiên cho tầm nhìn ra biển.

6 km kiến trúc xây dựng này sẽ kèm hệ thống giao thông hiện nay nhân đôi lên, với nhiều quảng trường nhỏ, lối dẫn ra cảng và hồ nước. 6 km còn lại dành cho phong cảnh thiên nhiên.

Khu vực thứ nhất là nơi cư trú của dân địa phương, khu vực thứ hai dành cho du lịch và giải trí, khu vực thứ ba sẽ có tính chất truyền thống hơn với :

- cảng cá
- bến đỗ tàu du lịch 500 chỗ
- bến đỗ tàu du lịch 50 chỗ

Các bãi đậu xe của khách tham quan nằm ở lối vào thành phố, ở đây có cho thuê xe đạp. Giá đỗ xe rất cao để hạn chế dùng xe riêng vì cứ một triệu khách tham quan sẽ có khoảng 250 000 xe, chiếm hơn 6,25 km<sup>2</sup> của không gian xanh.

Khu vực này có thể đón 50 000 khách với 10 000 phòng khách sạn. Các bãi biển có sức chứa tối đa 750 000 khách đến hàng ngày.

## ĐÔ THỊ HOÁ MẶT BẰNG

Không nên tư nhân hoá.

Cho phép xây dựng và thay đổi với chi phí thấp.

Giảm chi phí và rủi ro xây dựng kiên cố trên những công trình lấp biển, giảm chi phí bảo dưỡng.

Mở rộng không gian chung cho tất cả mọi người trên mặt biển, bãi biển, dải đất chung.

- Khai thác vùng lấn ra biển (IT công trình lấp biển) bằng những thiết bị tập thể và giải trí kiểu truyền thống bằng gỗ, có đường dành cho người đi bộ dẫn đến khu vực này và có dịch vụ.

Sử dụng hai dải đất 100 m với những đường dạo chơi có bóng mát.

- Tăng màu xanh biển
- Mở rộng bãi biển
- Tạo điều kiện phát triển du lịch bằng cách tránh xây dựng nhiều
- Giảm các công trình lấp biển
- Có thể xây dựng một cảng nhỏ chỗ nước êm
- Có thể xây dựng một vài nơi có hồ
- Xây các dải đất hình thang để dễ đi thẳng ra biển

Khu vực này có thể có tối đa 500 phòng khách sạn và tiếp đón 25 000 du khách hàng ngày.

Thận trọng

Cần kiểm soát các hợp đồng xây dựng dài hạn.

Ưu tiên nơi ở trên các bãi biển rộng (xem luật Perrisol và bảng phân chia thời gian)

### **BIỆN PHÁP HỖ TRỢ giúp dự án thành công** **Chính sách đất đai triệt để**

Củng cố vững chắc di sản thiên nhiên : hỗ trợ của các cơ quan quản lý, phát triển theo mô hình công viên quốc gia

Chính sách sinh thái và quản lý kinh tế nguồn tài nguyên :

- sử dụng năng lượng tái tạo và những thiết bị ít gây ô nhiễm
- hạn chế tiêu thụ nước, thu hồi nước (tưới)
- xử lý rác thải, nước thải và lọc nước
- kiểm soát giao thông đường thủy ( sông - biển) và hậu quả (chất thải, rác thải ...)
- kiểm soát mật độ

Chính sách việc làm :

- Phát huy những khả năng sẵn có (nông nghiệp, đánh bắt thủy sản kiểu thủ công ...)
- Có sự tham gia của người dân địa phương (phát triển dành cho tất cả mọi người)
- Đào tạo nghề và trình độ nghiệp vụ (sản phẩm nông nghiệp, thủy sản, dịch vụ khách sạn, hướng dẫn viên du lịch sinh thái, ...)

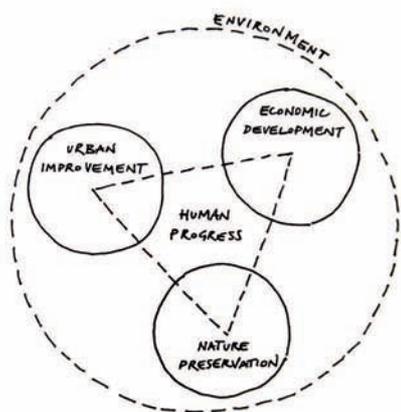


## Perception du site : demain, Can Gio dans la croissance urbaine

La principale question émergente à l'échelle de la planète est celle de l'habitation humaine avec une perspective proche de 8 milliards d'habitants, de plus en plus concentrés dans des villes absorbant le milieu naturel qui les entoure.

Dans le long terme, la population de HCMV va doubler et les modes de vie vont profondément évoluer et continuer à se mondialiser.

Avec les nouvelles infrastructures, Can Gio se rapprochera du centre ville et de la zone portuaire, de l'industrie en plein développement et de l'aéroport prévu à l'Est.

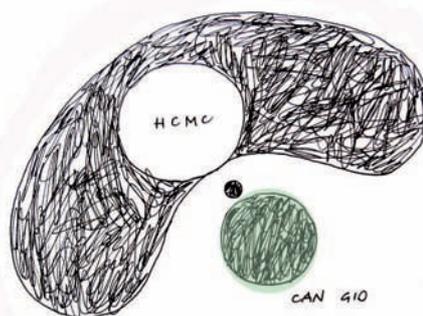


Can Gio peut être sévèrement dégradé si le développement d'HCMV continue à s'urbaniser sans aucun contrôle.

La pression urbaine présente un sérieux risque pour la mangrove.

Ainsi la proximité de la ville peut être une menace pour Can Gio, mais paradoxalement la forêt de mangrove ouvre aussi de nouvelles perspectives pour un aménagement urbain responsable : une mangrove urbaine, entre la ville et la mer, entre la terre et l'eau.

WHAT KIND OF DEVELOPMENT?

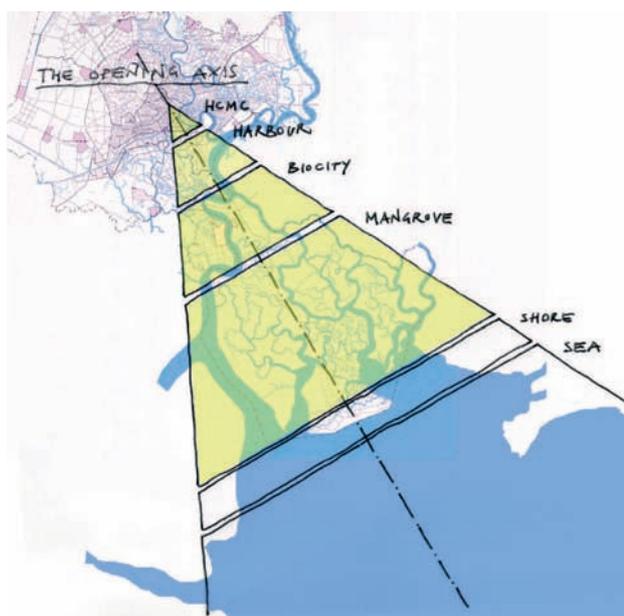


## Stratégie

Le développement de Can Gio a besoin d'être intégré dans une stratégie de développement plus large.

Le classement UNESCO de la mangrove doit participer à la nouvelle image de marque pour la métropole. En dehors du fait que Can Gio est actuellement l'un des « poumons de respiration » de la ville de HCMV, Can Gio peut surtout devenir une zone pilote dans le développement urbain durable d'HCMV et participer à l'identité du concept urbain de cette métropole.

Le projet prend en compte les différentes échelles géographiques.



Le premier principe est la nécessité de préserver l'écosystème de Can Gio : cela signifie la prise en compte de l'échelle de la biosphère. Le second principe, à l'échelle métropolitaine, est symboliquement celui d'un axe ouvert : la ville s'ouvre vers la mer, c'est la permanence des flux et des reflux, de cette relation forte entre terre et mer.

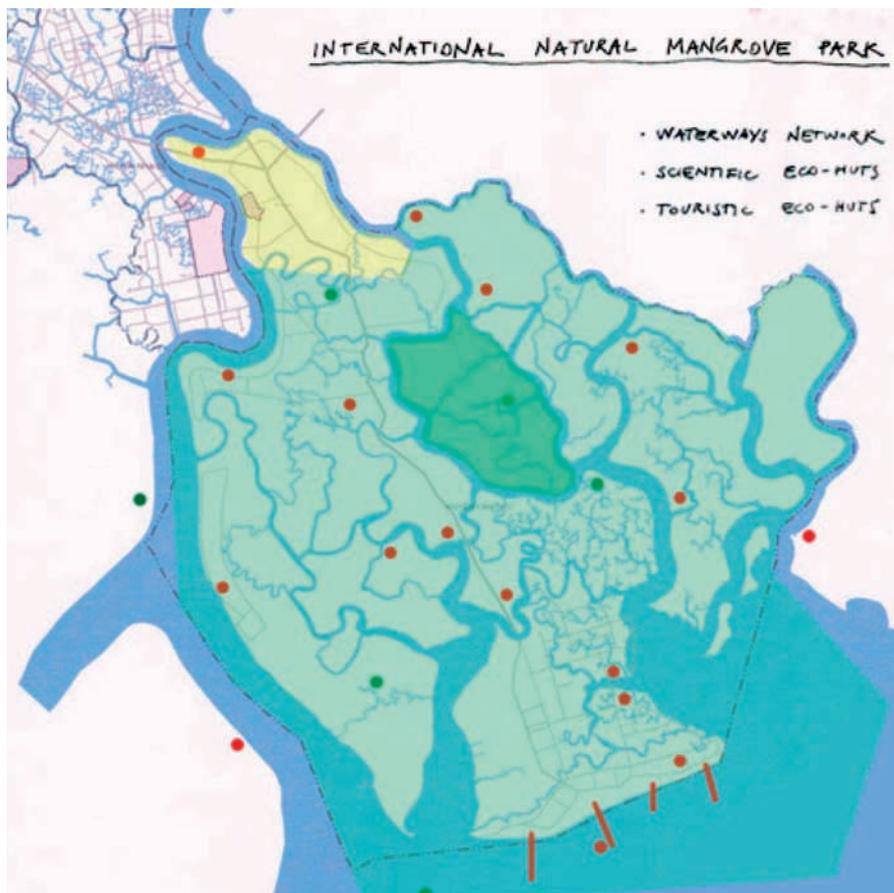
## Le projet et les principes urbains

Can Gio n'est pas un site homogène. Les secteurs aux identités multiples, qui le composent sont affirmés dans le développement du projet. Celui-ci a donc consisté :

- à préserver la mangrove de Can Gio et contrôler le processus de développement urbain afin d'empêcher que le patrimoine naturel ne disparaisse
- à développer et affirmer l'identité et les différences qui constituent Can Gio, afin d'assurer la promotion de l'économie locale.

Pour appliquer cette stratégie sur ce territoire, trois zones écologiquement attractives, sont distinguées :

- 1- dans le nord, un centre ville dense au débouché du futur pont,**
- 2- au centre, la mangrove développée autour d'une fréquentation ludique et pédagogique**
- 3- le sud avec son front de mer redynamisé par des aménagements qui jouent sur l'imbrication de la terre et de l'eau.**



## 1. Un centre ville

Au Nord de Can Gio, le projet développe une ville dense, au débouché du futur pont. L'eau demeure l'élément moteur et l'élément majeur du paysage. La ville s'appuie sur son territoire, actuellement caractérisé par les bassins d'aquaculture.

### *Organisation des quartiers*

Les canaux actuellement existants sont des éléments séparatifs. Ils participent au dessin de la future ville, ils la structurent et dessinent des îlots dans lesquels une mixité des fonctions devra être mise en place.



Le processus ne veut rien précipiter. Les bassins d'aquaculture cohabitent avec les nouvelles fonctions de la ville. Selon les îlots, selon les besoins, les bassins seront plus ou moins préservés, jusqu'au jour où une nouvelle économie aura pris le dessus.

Dans le processus, étant donné l'étendue du site : environ 4000 hectares, il a paru nécessaire de préciser un espace prioritaire à construire et à densifier, un noyau dur qui doit avoir un effet de levier. Celui-ci est situé à proximité du pont : il s'agit du développement d'un morceau de ville à la situation exceptionnelle dans la croissance de Ho Chi Minh, entre le centre ville, le port, le futur aéroport et la mangrove.



### *Les fonctions*

Cette ville constitue une nouvelle centralité avec des fonctions diverses. Chacun des îlots est mixte et accueille logements, entreprises, commerces, équipements. Le noyau dur situé plus haut pourrait cependant être plus monofonctionnel et être celui d'un quartier d'affaires, avec ses tours de bureaux, ses ambassades....

Enfin au sud de cette ville en limite du canal, aux franges de la mangrove, un campus universitaire a été envisagé, un lieu dédié à la connaissance, à la pédagogie, comme espace de transition entre la ville et la mangrove.

### Accès et Circulation intérieure

La ville est limitée par un canal, à partir duquel les accès vers le sud sont extrêmement limités.

- les voitures qui arrivent par le pont sont stationnées à la sortie du pont
- Une station de métro débouche au même endroit, articulée sur un tramway qui dessert le nord du pont et irrigue au sud du pont
- la circulation intérieure est réservée à des véhicules écologiques
- organisation sur la base de quartiers entourés d'eau
- chaque quartier aura sa propre forme de développement



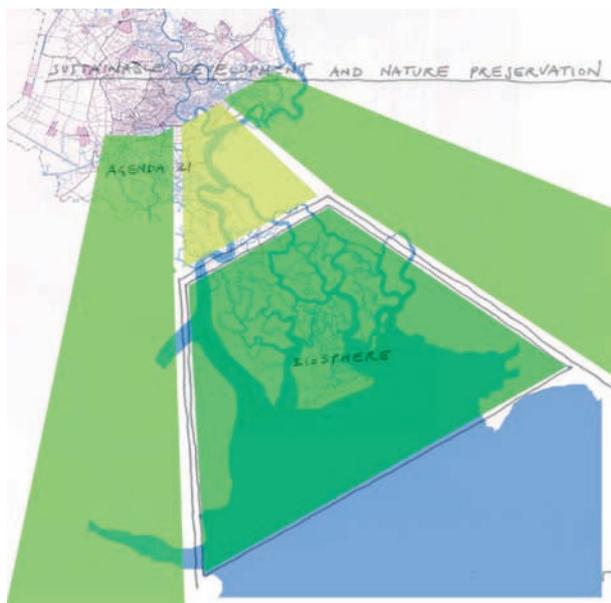
### Réseaux d'énergie, eau, assainissement :

La question de l'énergie (électricité) et de l'eau ne pose pas de grands problèmes, mais l'assainissement devra être particulièrement étudié.

## 2. La zone protégée de la mangrove

Elle occupe la plus grande partie de Can Gio. Elle comprendra une partie strictement protégée et un espace périphérique où d'autres activités seront favorisées (pêche, salines, rizières).

La zone protégée sera exclusivement réservée aux scientifiques. Elle accueillera entre autres des résidences occasionnelles pour les chercheurs souhaitant être au centre de la mangrove.



Dans les espaces périphériques, des équipements tels que la Maison de la Mangrove, seront liés à la connaissance de la mangrove pour la formation des agriculteurs, des sylviculteurs et des pisciculteurs

De nombreux autres pôles, aux fonctions pédagogiques ou ludiques seront implantés ponctuellement: une piscine, un observatoire, un embarcadère pour les house-boats, un centre d'artisanat. Tous sont implantés dans des structures légères en bois sur pilotis, inspirées des modèles des cabanes de pêcheurs actuellement implantées sur les rives des fleuves de Can Gio.

La mangrove au centre est destinée à accueillir un tourisme sélectif, différent d'un tourisme de masse. Il s'agit d'un tourisme sensible aux paysages et intéressé par les éléments de connaissance et d'apprentissage de la richesse du milieu, par des aspects ludiques et pédagogiques.

### Accès et Circulation intérieure

La route est maintenue mais son accès est strictement limité aux véhicules écologiques : marche, vélo, véhicules électrique, autobus électrique desservant la Maison de la Mangrove



L'essentiel des visiteurs se déplacera en bateau sur l'un ou l'autre fleuve, sur les chenaux de desserte interne.

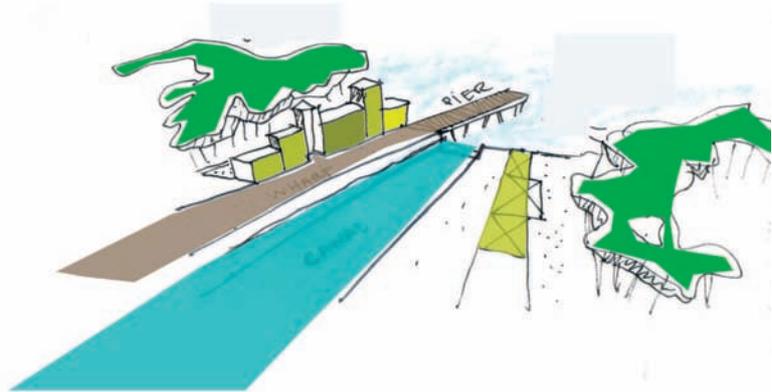
Les besoins d'assainissement seront limités et seront traités au niveau de chaque implantation (essais de lagunage)

### 3. Le bord de mer, sorte de balcon sur la mer pour les habitants de HCMC

Il sera limité au nord par un canal le desservant sur toute la longueur.

L'accès à cette zone se fait par bateau ou par des véhicules écologiques empruntant la route centrale. Sur place, seuls les véhicules écologiques seront autorisés.

En aval de cette zone, le port de pêche existant sera maintenu et développé. Il sera relié à la route centrale et, par bateaux, au front de mer et au centre ville qui lui serviront de débouché.



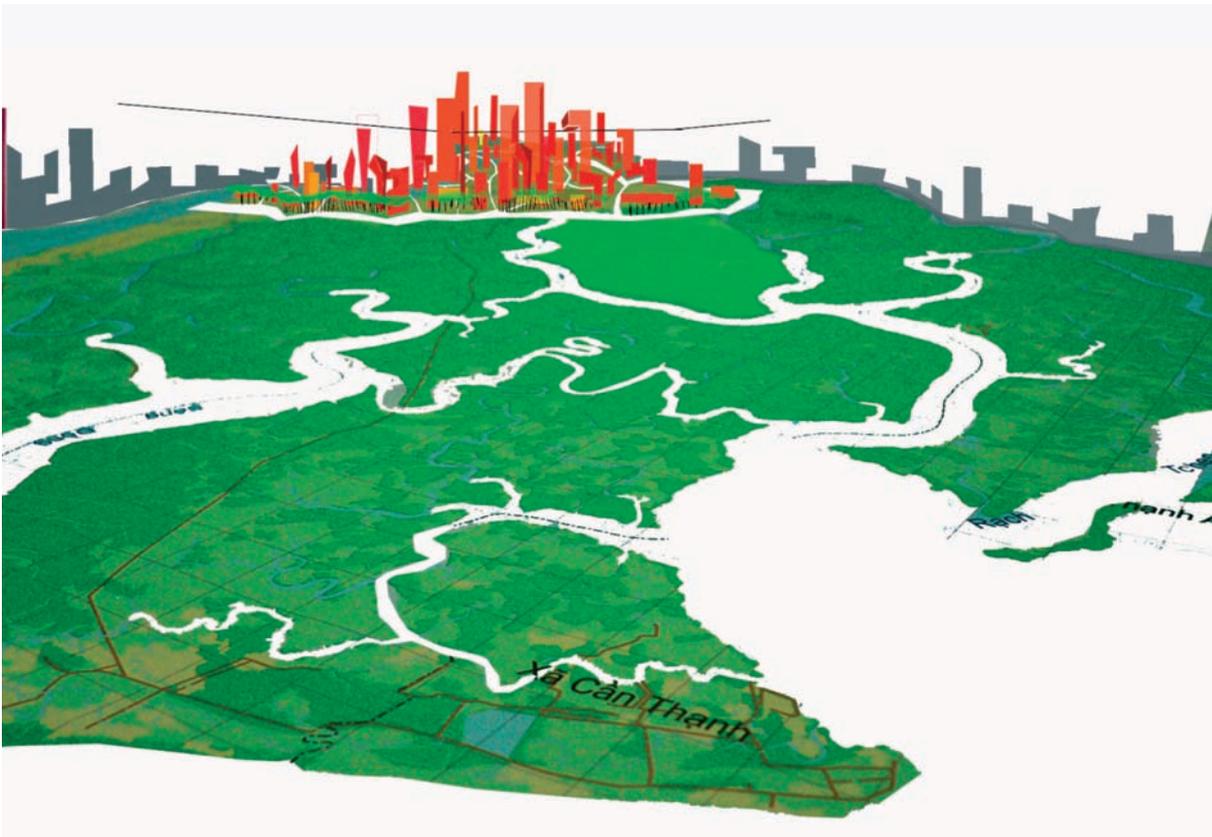
## Les outils

Au delà de l'impératif développement économique et de la pression des différents intérêts privés et publics qui vont inévitablement convoiter ce site à la porte de HCMV, les responsables de ce territoire devront se doter des outils nécessaires à la définition d'objectifs partagés et à leur mise en œuvre.

Parmi les outils possibles

- L'application du protocole de biosphère (préservant nature et biodiversité) doit être mise au service de la protection de Can Gio dans le cadre du développement de HCMV
- Elaboration d'un Agenda 21 (développement urbain durable )
- Elaboration d'une charte entre les différentes institutions concernées tant au niveau local que national
- Institution d'un organisme de gestion de Can Gio

La préservation et le développement de l'environnement sont les bases à développer pour le progrès humain et social de la région.



## NHÓM C : Thành phố biển

### CẢM NHẬN VỀ CẦN GIỜ

#### Tương lai: Việc phát triển đô thị tại Cần Giờ

Vấn đề chính nổi lên hiện nay đối với hành tinh Trái đất là nhà ở của con người. Dân số thế giới hiện sắp xỉ 8 tỉ người và ngày càng tập trung vào các trung tâm đô thị làm ảnh hưởng tới môi trường tự nhiên xung quanh.

Về lâu dài, dân số thành phố HCM sẽ tăng gấp đôi, lối sống người dân cũng sẽ thay đổi sâu rộng và tiếp tục được hiện đại hóa.

Với những cơ sở hạ tầng mới, Cần Giờ đang được xích lại gần hơn trung tâm thành phố HCM, khu cảng, khu công nghiệp đang phát triển mạnh và sân bay dự kiến mở ở phía Đông thành phố. Do vậy, nếu không có sự quản lý tốt trong vấn đề đô thị hóa của thành phố HCM, Cần Giờ sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng, đặc biệt đến rừng ngập mặn.

**Tuy nhiên, rừng ngập mặn Cần Giờ cũng mở ra những triển vọng mới cho một dự án quy hoạch đô thị đúng đắn : một khu rừng ngập mặn đô thị, giữa thành phố và biển cả, giữa đất và nước.**

### CHIẾN LƯỢC

Việc phát triển Cần Giờ cần phải được đưa vào trong một chiến lược phát triển tổng thể, rộng hơn.

Việc rừng ngập mặn được UNESCO công nhận phải được tận dụng và khai thác để xây dựng một thương hiệu mới cho thành phố. Ngoài tác dụng như là một trong những lá phổi của thành phố HCM hiện nay, **Cần Giờ rất có thể trở thành khu vực đi đầu trong việc phát triển đô thị bền vững của thành phố HCM và góp phần vào việc xác định tính thống nhất trong thiết kế và quy hoạch đô thị của thành phố.**

Dự án này có tính tới nhiều tiêu chí địa lý khác nhau.

Nguyên tắc thứ nhất là cần bảo tồn hệ sinh thái của Cần Giờ : tiêu chí sinh khí quyển.

Nguyên tắc thứ hai liên quan tới tiêu chí quy hoạch đô thị là nguyên tắc biểu trưng về một trục mở : trung tâm đô thị mở ra phía biển tạo mối quan hệ chặt chẽ giữa đất liền và biển.

### DỰ ÁN/NGUYÊN TẮC ĐÔ THỊ

Cần Giờ không phải là một thực thể đồng nhất. Nhiều lĩnh vực hoạt động ở Cần Giờ được khẳng định trong việc phát triển dự án. Dự án quy hoạch Cần Giờ nhằm :

- Bảo tồn rừng ngập mặn Cần Giờ và kiểm soát quá trình phát triển đô thị nhằm ngăn chặn sự phá hủy môi trường thiên nhiên.
- Phát triển và khẳng định bản sắc cũng như các nét khác biệt của Cần Giờ nhằm thúc đẩy kinh tế địa phương phát triển.

Để thực hiện được chiến lược này tại vùng đất Cần Giờ, 3 khu vực có sức thu hút về mặt sinh thái cần được phân biệt :

- 1- phía bắc, một trung tâm thành phố đông đúc được hình thành ngay dưới chân của con cầu sắp xây,
- 2- khu vực trung tâm, rừng ngập mặn được phát triển thành nơi vui chơi giải trí và giáo dục
- 3- phía nam tiếp giáp với biển sẽ được làm sống lại với các dự án qui hoạch phối hợp giữa đất và nước..

### **1. Một trung tâm đô thị**

Ở phía bắc Cần Giờ, ngay chân con cầu sắp xây, dự án sẽ phát triển một trung tâm đô thị đông dân. Mặt nước vẫn là yếu tố thúc đẩy và quan trọng đối với cảnh sắc của Cần Giờ. Khu trung tâm đô thị mới khai thác thế mạnh của đặc tính địa lý hiện hữu là các bể nuôi trồng thủy sản.

#### *Tổ chức qui hoạch các khu dân cư*

Các dòng chảy hiện hữu của Cần Giờ là những thực thể riêng biệt. Các dòng chảy này sẽ tham gia vào việc khắc họa nên bức tranh về trung tâm đô thị tương lai và các hòn đảo nơi sẽ có nhiều chức năng khác nhau.

Tiến trình đô thị hóa không có gì phải vội vã. Các hoạt động nuôi trồng thủy sản sẽ tồn tại song song với các hoạt động mới khác của khu trung tâm đô thị. Tùy theo từng hòn đảo, từng nhu cầu mà hoạt động ngư nghiệp sẽ được ít nhiều duy trì cho tới khi có một hoạt động kinh tế mới ra đời và thắng thế.

Do diện tích yêu cầu qui hoạch của dự án là 4000 hecta, do vậy trong quá trình đô thị hóa cần thiết phải qui hoạch một không gian dành cho xây dựng và phát triển dân cư. Khu vực này chính là cái lõi của khu trung tâm đô thị, có chức năng như một bàn đạp và được bố trí qui hoạch ngay bên cạnh cây cầu sắp mở : trong sự phát triển chung của thành phố HCM, đây là việc phát triển một phần của thành phố có những đặc tính riêng vì nó nằm giữa khu trung tâm thành phố HCM, cảng thành phố HCM và sân bay tương lai và rừng ngập mặn.

#### *Chức năng*

Đây sẽ là một trung tâm đô thị với nhiều chức năng khác nhau. Mỗi hòn đảo là một thực thể hỗn hợp bao gồm các khu nhà ở, doanh nghiệp, thương mại, tiện ích. Phần lõi của khu đô

thị này có thể sẽ chuyên biệt hơn một chút để trở thành một khu phố thương mại với các tòa nhà văn phòng cao ốc và các văn phòng đại diện...

Phía nam của trung tâm đô thị này được giới bởi con kênh bao rừng ngập mặn sẽ là một khu đại học, nơi dành cho các hoạt động nghiên cứu và học tập, giống như một vùng đệm giữa trung tâm đô thị và rừng ngập mặn.

*Giao thông nối các khu lân cận với Cần Giờ và bên trong Cần Giờ*

Kể từ sau một dòng sông- ranh giới của khu trung tâm đô thị Cần Giờ, việc tiếp cận sang phía nam bị hạn chế.

- Ô tô sau khi qua cầu đều phải vào bãi đỗ.
- Một trạm tàu điện ngầm cũng sẽ được mở ngay ở phía dưới chân cầu được kết nối vào một hệ thống xe điện chạy đón trả khách ở phía Bắc và phía Nam cây cầu.
- Việc đi lại bên trong trung tâm sẽ do các phương tiện giao thông sinh thái đảm nhận.
- Tổ chức trên cơ sở các khu phố có mặt nước bao quanh
- Mỗi khu phố sẽ có mô hình phát triển riêng

*Hệ thống cung cấp năng lượng, nước và xử lý nước thải:*

Việc cung cấp năng lượng (điện) và nước không là vấn đề lớn, tuy nhiên, việc xử lý nước thải thì cần phải được nghiên cứu kỹ.

## **2. Khu rừng ngập mặn cần được bảo tồn**

Khu vực này chiếm phần lớn diện tích của Cần Giờ, bao gồm một phần được bảo vệ nghiêm ngặt và một vùng vành đai nơi các hoạt động như đánh bắt thủy hải sản, làm muối, nông nghiệp được ưu tiên phát triển.

Khu vực bảo tồn sẽ chỉ dành riêng cho các nhà khoa học. Khu vực này có thể sẽ thiết lập một số cơ sở lưu trú cho phép các nhà nghiên cứu cư ngụ khi họ cần.

Trong khu vành đai, những tiện ích như Nhà Rừng ngập mặn sẽ được dùng làm nơi đào tạo nông dân, lâm dân và ngư dân. Nhiều cơ sở khác có chức năng giáo dục hay giải trí sẽ được thiết lập khi có nhu cầu phát sinh : một bể bơi, một đài thiên văn, một con thuyền dạng nhà, một trung tâm nghề thủ công. Tất cả đều được thiết kế theo mô hình gọn nhẹ bằng gỗ trên cột nhà sàn, theo mô hình nhà của các ngư dân ven các dòng sông của Cần Giờ hiện

Rừng ngập mặn ở giữa dành riêng cho du lịch có tuyển chọn, khác với loại hình du lịch đại chúng. Du lịch có tuyển chọn là một loại hình du lịch dành cho những người muốn cảm nhận thiên nhiên, thích thú với việc tìm hiểu tự nhiên, thích vui chơi giải trí và giáo dục.

#### Việc tiếp cận khu rừng ngập mặn và giao thông bên trong

Đường đi vào vẫn được giữ lại nhưng việc tiếp cận rừng chỉ dành cho các phương tiện giao thông sinh thái : đi bộ, xe đạp, xe điện, xe buýt điện chở khách tới Nhà Rừng ngập mặn.

Phần lớn khách tham quan sẽ di chuyển bằng tàu trên các dòng kênh chảy bên trong khu rừng.

Nhu cầu về xử lý nước thải sẽ bị hạn chế và sẽ được xử lý tùy theo từng cơ sở khác nhau (triển khai thí điểm các phá)

### **3. Bờ biển, một loại ban công chìa ra phía biển của người dân thành phố HCM**

Về phía bắc, bờ biển sẽ được hạn chế bởi một con kênh trải dọc thao chiều dài.

Các phương tiện giao thông giúp đi vào khu vực này là tàu hoặc bằng các loại xe sinh thái đi bằng đường trung tâm. Tại khu vực này, chỉ có các loại xe sinh thái mới được phép lưu thông.

Phía hạ nguồn của vùng này, khu ngư cảng hiện hữu cũng vẫn sẽ được duy trì và phát triển. Cảng này sẽ nối với đường trung tâm, và nối với bờ biển bằng tàu và với trung tâm thành phố. Đây là các cửa ngõ của ngư cảng.

### **CÁC CÔNG CỤ**

Xa hơn nhu cầu về phát triển kinh tế và áp lực của các tập đoàn tư nhân và nhà nước sẽ tranh giành địa bàn béo bở ngay cửa ngõ thành phố HCM, các nhà chức trách của thành phố phải trang bị những công cụ cần thiết nhằm xác định những mục tiêu sao cho phù hợp và thực hiện được những mục tiêu đó.

Một số công cụ đề xuất

- Lập qui ước về sinh khí quyển (bảo vệ thiên nhiên và đa dạng sinh học) để bảo vệ Cần Giờ trong khuôn khổ phát triển thành phố HCM
- Lập một chương trình hành động thế kỷ 21 (phát triển đô thị bền vững)
- Lập một bản hiến chương giữa nhiều cơ quan tổ chức khác nhau cả ở cấp địa phương lẫn quốc gia.
- Lập một tổ chức quản lý Cần Giờ

Bảo vệ và phát triển môi trường là nền tảng để phát triển cho sự tiến bộ xã hội và nhân văn trong khu vực.

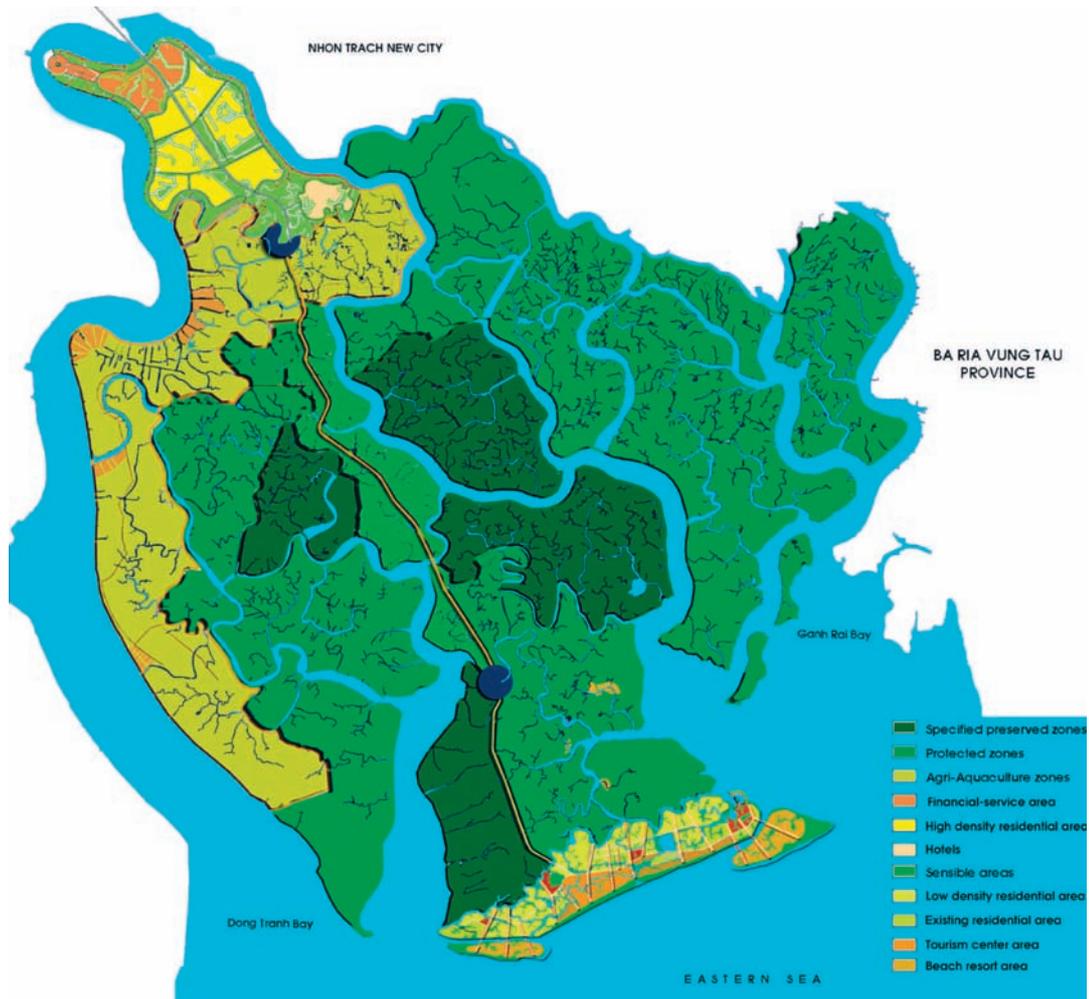
**Valorisation du quotidien des habitants de Càn Giò:**

La vie à Càn Giò est rythmée par les travaux agricoles, les activités d'aquaculture et de services. L'exploitation d'arbres fruitiers, la reforestation, la préservation de la mangrove constituent les principales occupations des autochtones. S'y ajoutent l'élevage de crevettes, le ramassage de meretrix et la pêche hauturière ainsi que les petits commerces et les services touristiques

La vitalité de la communauté de Càn Giò qui s'est constituée et développée tout au long de 3 siècles trouve sa plus belle illustration dans la richesse des parcs de meretrix, la vigueur de la mangrove ressuscitée.

**Problématique de l'évolution:**

- Accès des habitants de Càn Giò - partie intégrante- aux services et commodités offerts par la mégapole de HCMV?
- Maximisation des atouts de Càn Giò dans l'amélioration de la qualité de vie ? (biodiversité de la mangrove, ligne côtière de 15 km, biodiversité de l'étendue d'eau, patrimoine culturel et historique, liens affectifs)



- Solutions en termes de connexion pour rapprocher Càn Giò du pôle de développement, sans pour autant nuire à l'intégrité de l'écosystème de la mangrove?
- Stratégies de développement du tourisme balnéaire à Càn Giò: lieux de repos et de loisirs pour 8 millions de résidents d'HCMV et de touristes étrangers sans trop bouleverser le quotidien des habitants de Càn Giò?
- Choix du modèle d'urbanisation qui soit en harmonie avec le cadre naturel, la population et le cadre socio-économique de Càn Giò?

**Les 6 principes directeurs de la ville des émotions:**

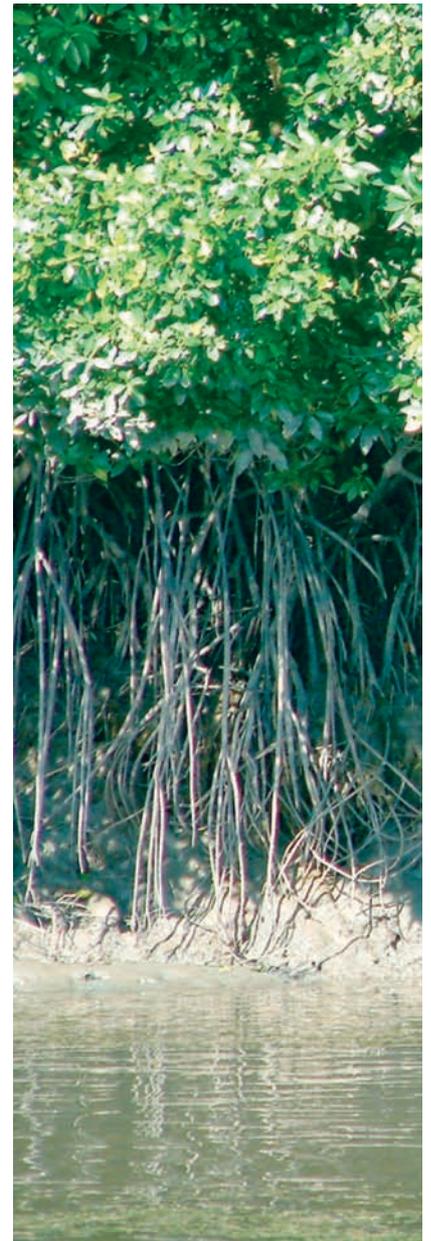
1. Présentation de l'intégrité de l'écosystème de la mangrove
2. Diversification des produits touristiques spécifiques
3. Amélioration de la qualité de vie de la population indigène
4. Modernisation des infrastructures urbaines
5. Création d'émotions
6. Mise en oeuvre de la synergie entre les régions

**Principe 1: Présentation de l'intégrité de l'écosystème de la mangrove:**

- Stricte protection du noyau
- Restriction des impacts sur les zones tampons
- Exploitation maîtrisée dans les zones de production
- Elimination de la pollution en amont des fleuves Sài Gòn-Đồng Nai
- Elimination des marées noires

**Principe 2: Diversification des produits touristiques spécifiques:**

- Produits touristiques de l'écosystème de la mangrove
- Produits touristiques de l'écosystème agricole
- Produits touristiques de l'écosystème marin
- Synergie régionale en matière de produits touristiques: HCMV-Vũng Tàu-Delta du MéKong



### Principe 3: Amélioration de la qualité de vie de la population indigène:

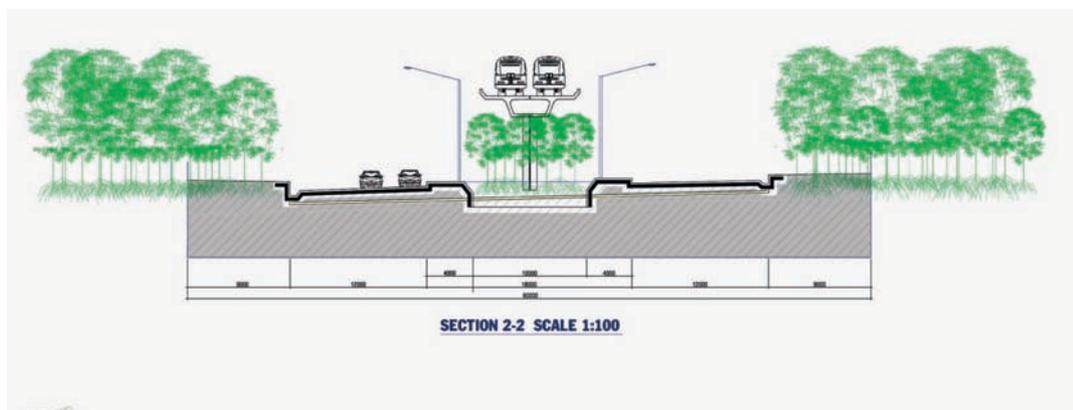
- Maintien des activités de production agricole, sylvicole et aquacole dans les zones tampons et les zones d'exploitation en vue de générer des revenus contribuant à la protection de la forêt.
- Promotion de la participation des habitants aux activités et services touristiques
- Maintien des coutumes locales et renforcement des activités traditionnelles chères à la population de l'habitat de l'estuaire boisé
- Agrandissement des espaces d'activité publique, de repos et de divertissement



*Traditional Market Axis*

### Principe 4: Modernisation des infrastructures urbaines

- Mise en oeuvre d'un système à grande vitesse fonctionnant avec une énergie propre pour rapprocher Càn Giò des pôles de développement
- Approvisionnement de la population et des visiteurs en eau propre
- Réalisation d'un système de récupération et de traitement des effluents pour éviter la pollution
- Promotion d'un modèle d'habitation écologique pour "soulager" les infrastructures
- Promotion des moyens de transport utilisant une énergie propre

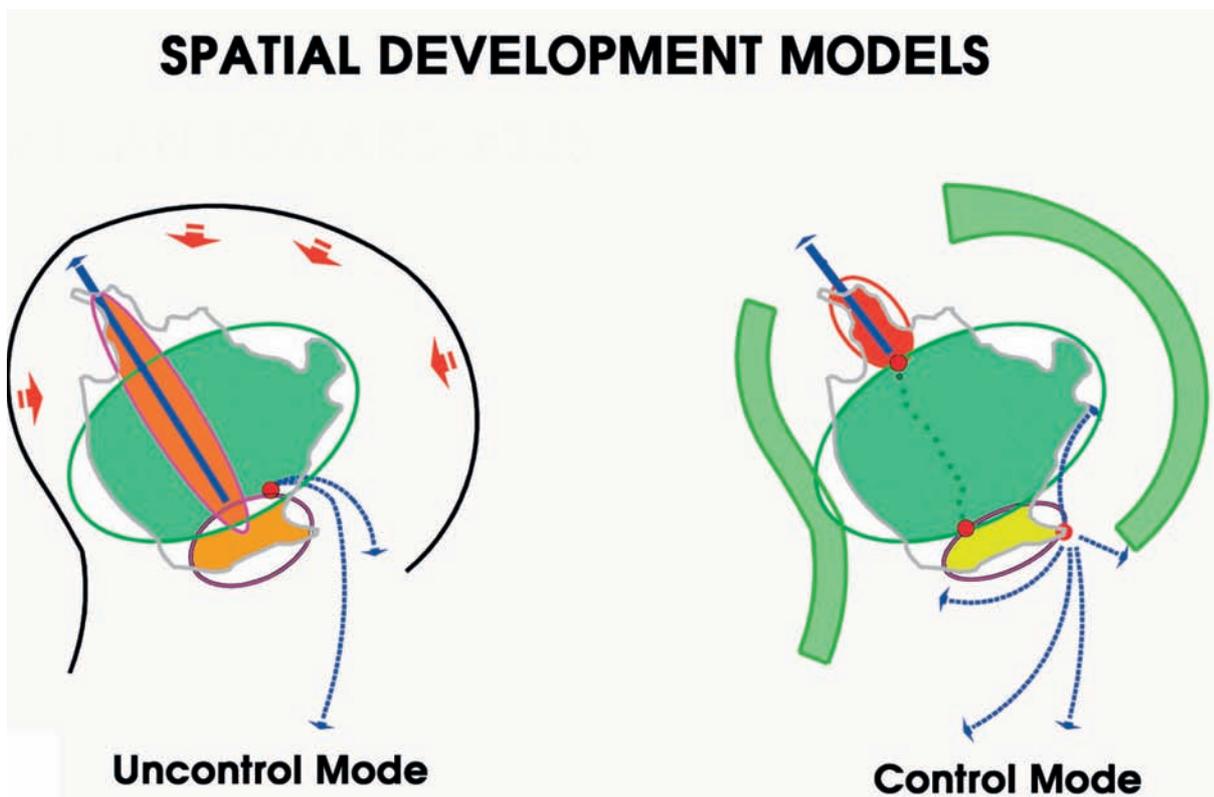


## Principe 5: Création d'émotions, les 6 sens

- L'ouïe : rythme des vagues, chant de la forêt
- La vue: l'immensité de l'océan et le grandiose de la forêt
- Le toucher: la caresse des flots et le contact avec la faune et la flore de la forêt
- L'odorat: l'air marin et le parfum de la forêt
- Le goût: la saveur des produits frais de cet habitat particulier
- L'émotion: l'impact de la culture, de l'histoire, de la tradition des résidents de Càn Giò

## Principe 6: Mise en oeuvre de la synergie entre les régions

- Diversification des relations de partenariat avec les régions avoisinantes
- Co-exploitation des services avec les voisins sur la base de coopération et de développement harmonieux
- Relation privilégiée avec la ville de Vũng Tàu par le biais de l'élaboration en commun des produits touristiques.



## Solutions d'aménagement global:

**Au nord**, sur une partie de la commune de Bình Khánh et la commune An Thới Đông, urbanisation mixte, commerces, bureaux, habitations à forte densité et hôtels pour les visiteurs et l'étude de la forêt de mangrove.



**Au sud**, sur les communes Cần Thạnh et Long Hòa: ville écologique à faible densité, mise en valeur des plans d'eau et des axes d'espace en direction de la mer afin de préserver l'équilibre entre le secteur bâti et l'espace écologique.

**A l'ouest** sur les communes An Thới Đông et Lý Nhơn: maintien de la zone agricole et aquaculture.

**Au centre**: zone de réserve totale; impacts et activités limités, sauf dans le but de recherche scientifique et de tourisme de découverte.

**Dans les zones tampons**: maintien des activités de production sous réserve de préservation de l'intégrité de l'écosystème.

En vue d'améliorer l'environnement marin de Cần Giờ sans pour autant perturber l'intégrité de l'écosystème: formation de deux îles artificielles de 600 ha conquis sur la mer qui vont empêcher la boue des rivières Soái Rạp, Đồng Tranh, Ngã Bảy, Lòng Tàu de se déverser dans les baies Đồng Tranh et Gành Rái. Cette solution permet de prolonger le flux et ainsi d'amener l'assainissement des plages de Cần Giờ. Cette réhabilitation du milieu marin s'accompagne, grâce aux deux îles artificielles, d'une croissance de superficie pour la zone de tourisme sans devoir recourir aux expropriations souvent mal vécues. Les étendues des parcs de meretrix contribuent à l'image "rurale" qui ne saurait faire défaut d'une ville à vocation de tourisme écologique.



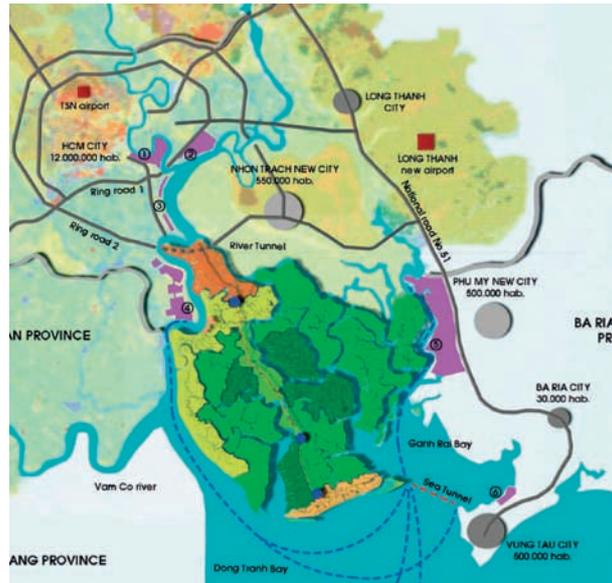
### \* **Le poids de la population:**

L'augmentation de la population sera alignée sur les objectifs de développement durable et de gestion maîtrisée des ressources naturelles. Les estimations de capacité maximale pour la zone sont de 250000 habitants se répartissant de la façon suivante:

- Au nord (fortement urbanisé): 50000 habitants
- A l'ouest (zone aquacole): 50000 habitants
- Dans la ville écologique de Cần Giờ: 125 000 habitants
- Dans les îles artificielles touristiques: 25 000 habitants

**\* Connexion avec HCMV et les secteurs avoisinants:**

Réhabilitation de "l'avenue Rừng Sác" en itinéraire de découverte avec une voie limitée et un trainway en aérien, ceci en vue de limiter l'impact sur l'environnement. Pour relier Càn Giờ aux pôles de développement, il est recommandé de créer un port pour visiteurs sur la commune de Càn Thạnh et ainsi privilégier l'accès par voie maritime et fluviale du centre de HMCV, de Đồng Nai, de Bà Rịa-Vũng Tàu, des provinces du delta du MéKong. Suggestion de tunnel sous la mer pour rapprocher Vũng Tàu de la futur ville écologique de Càn Giờ.



**\* Liaisons interrégionales:**

La connexion se fait dans diverses directions et par des moyens variés. Implantation d'un port international dans la ville écologique pour accueillir les visiteurs en provenance des horizons différents: delta du MéKong, Vũng Tàu, centre ville de HMCV, Long Thành. La proposition de tunnel sous la mer reliant Vũng Tàu à Càn Giờ fait rêver.

La toile de fond: aménagement de l'espace de manière à faciliter la découverte, la connaissance de l'habitat par les 6 sens: ouïe, vue, toucher, odorat, goût et émotion. Les modes de transport dans la mangrove sont étudiés pour favoriser la perception de l'environnement par les visiteurs: en aérien, en surface, à la nage, en rampant, par l'escalade...



**\* Moyens de transport**

Promotion des moyens de transport à énergie propre : voiture électrique, véhicule fonctionnant au gaz, bus, trainway auxquels s'ajoutent les moyens traditionnels tel que le vélo, le canoëing, la marche à pied, l'escalade, la nage.

**\* Evolution du mode de vie de la population:**

La zone habitée actuellement bénéficiera d'investissement pour devenir une ville écologique et les habitants seront invités à participer pleinement aux activités touristiques. D'où une amélioration du niveau de vie et des revenus. La ville écologique est formée de 3 composantes: écosystème forestier, écosystème marin et écosystème agricole.



Pour l'écosystème forestier, la population oeuvrera dans le noyau central et les zones tampons pour préserver la végétation et exploiter les ressources de la mangrove.

Pour l'écosystème marin, les habitants procéderont à l'élevage, à la pêche et prendront part aux activités touristiques de découverte, de repos et de divertissement.

Pour l'écosystème agricole, les habitants planteront des arbres fruitiers, des légumes destinés à la consommation locale et aux visiteurs.

Les produits de ces trois écosystèmes contribueront à la réalisation des objectifs d'amélioration du niveau de vie et de diversification des activités de tourisme.



## Conclusion:

Pour les habitants de HCMV, les visiteurs nationaux et internationaux, Càn Giò est devenu une destination privilégiée par la valeur, la diversité, l'originalité de son patrimoine naturel et humain.

A ce jour, la population de Càn Giò doit toujours faire face aux difficultés du quotidien en raison des conditions de vie dures de la mauvaise qualité des services et de la précarité de l'emploi.

Le message et la responsabilité des administrations, des autorités concernées et des urbanistes sont de gagner le défi de l'amélioration des conditions de vie pour la population.





*Imaginative and unpredictable ways*

*The routes are friendly but challenged to visitors. Interchanges spots are located at some strategic points to allow visitors to decide by senses whether continuing their route or start a new unpredictable way to explore another cultural and natural story. Visitors decisions are based on their experiences, their in-born nature or simply be attracted by the voices of nature. The changing routes could be different in levels to exposes all the interesting views that create different emotions by different senses. The levels change by tide, by leveled elevated walkways. The speed change by different patterns of movements: walking, cycling or boating etc., all are energetic-save and environmental friendly patterns.*

## EQUIPE V : LA VILLE DES EMOTIONS

### "Đô thị của những cảm xúc khác biệt"

Hồ Viết Vinh

Phạm Phú Cường

Nguyễn Hồng Minh

Hoàng Anh Tú

Nguyễn Anh Tuấn

Trần Thị Việt Hà

Phạm Anh Tuấn

Tô Văn Lận

#### I. Cảm nhận giá trị cuộc sống của cư dân Cần Giờ:

- Cộng đồng dân cư Cần Giờ gắn chặt với hoạt động nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản và dịch vụ. Hoạt động nông nghiệp chủ yếu là trồng cây ăn trái, trồng rừng và chăm sóc bảo quản rừng ngập mặn; hoạt động nuôi trồng thủy sản chủ yếu là nuôi tôm, bắt nghêu và đánh bắt cá xa bờ; hoạt động dịch vụ chủ yếu là buôn bán nhỏ, dịch vụ du lịch.

- Hình ảnh cánh đồng nghêu, sức sống mãnh liệt của khu rừng ngập mặn phục hồi sau thảm họa bom Mỹ, sự cần mẫn của người dân trong các hoạt động mưu sinh, ... tạo nên sức thuyết phục kỳ lạ của cộng đồng dân cư được hình thành và phát triển trong khoảng 300 năm.

#### II. Những câu hỏi từ đòi hỏi của cuộc sống:

- Làm thế nào để người dân Cần Giờ tiếp cận được các **dịch vụ đô thị** cần thiết với tư cách là một phần của đô thị cực lớn TP.HCM?
- Biện pháp nào **khai thác được những lợi thế** vốn có của Cần Giờ (sự đa dạng hệ sinh thái rừng ngập mặn, 15km đường bờ biển, hệ sinh thái mặt nước đa dạng, di sản văn hoá-lịch sử, cộng đồng dân cư gắn kết) để nâng cao chất lượng cuộc sống?
- **Giải pháp giao thông** nào để đưa Cần Giờ gần hơn với cực phát triển mà không làm ảnh hưởng đến sự toàn vẹn của hệ sinh thái rừng ngập mặn?
- Phương thức kinh tế nào để khai thác tiềm năng du lịch biển Cần Giờ cho **các hoạt động du lịch và nghỉ ngơi giải trí** của gần 8.000.000 dân TP.HCM và khách quốc tế mà không làm sáo trộn cuộc sống của cộng đồng cư dân Cần Giờ?
- Chọn lựa **mô hình đô thị** nào để phù hợp với khung cảnh tự nhiên, con người và bối cảnh kinh tế-xã hội tại Cần Giờ?

#### III. 6 nguyên tắc chính của Đô thị của những Cảm nhận:

1. Bảo vệ sự toàn vẹn của hệ sinh thái rừng ngập mặn

2. Đa dạng sản phẩm du lịch đặc trưng
  3. Nâng cao chất lượng cuộc sống người dân địa phương
  4. Cải thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị
  5. Tạo những cảm xúc khác biệt
  6. Khai thác tối đa các mối liên kết vùng
- **Nguyên tắc 1: Bảo vệ sự toàn vẹn của hệ sinh thái rừng ngập mặn**
    - Bảo vệ nghiêm ngặt khu lõi;
    - Hạn chế tác động vùng đệm;
    - Khai thác có mức độ tại khu sản xuất;
    - Tránh ô nhiễm nguồn nước từ thượng nguồn sông Sài Gòn-Đồng Nai;
    - Tránh sự cố tràn dầu vùng biển.
  - **Nguyên tắc 2: Đa dạng sản phẩm du lịch đặc trưng**
    - Sản phẩm du lịch của hệ sinh thái rừng ngập mặn
    - Sản phẩm du lịch của hệ sinh thái nông nghiệp
    - Sản phẩm du lịch của hệ sinh thái biển
    - Liên kết sản phẩm du lịch của vùng: TPHCM-Vùng Tàu-Đồng bằng sông Cửu Long.
  - **Nguyên tắc 3: Nâng cao chất lượng cuộc sống người dân địa phương**
    - Duy trì hoạt động sản xuất nông lâm ngư tại vùng đệm và vùng sản xuất để tạo thu nhập góp phần bảo vệ rừng;
    - Khuyến khích người dân tham gia vào các hoạt động dịch vụ thương mại-sản xuất phục vụ nhu cầu cho khách du lịch;
    - Duy trì phong tục địa phương và tăng cường hoạt động truyền thống cư dân vùng rừng-biển-sông;
    - Tăng cường không gian hoạt động công cộng và nghỉ ngơi-giải trí hiện đại.
  - **Nguyên tắc 4: Cải thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị**
    - Thiết lập hệ thống giao thông vận chuyển tốc độ cao không gây ô nhiễm để đưa Cần Giờ gần hơn với các cực phát triển.
    - Cung cấp nước sạch cho cư dân và hoạt động du lịch.
    - Xây dựng hệ thống thu gom và xử lý nước thải nhằm tránh gây ô nhiễm nguồn nước.
    - Khuyến khích mô hình xây dựng nhà ở sinh thái không tạo ô nhiễm nhằm giảm áp lực cho hệ thống hạ tầng.
    - Khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông không sử dụng xăng.
  - **Nguyên tắc 5: Tạo những cảm xúc khác biệt**
    - Nghe: tiếng Sóng , tiếng Rừng
    - Nhìn: không gian bao la của Biển và sự hùng vĩ của Rừng
    - Chạm: vuốt sóng biển và va chạm với thảm động-thực vật của Rừng
    - Mùi: mùi mặn của không khí biển và mùi thơm của Rừng
    - Vị: thưởng thức sản vật tươi sống của Biển-Rừng-Sông

- Xúc cảm: khích lệ bởi lịch sử-văn hoá-tuyền thống của người dân Cần Giờ.

➤ **Nguyên tắc 6: Khai thác tối đa các mối liên kết vùng**

- Đa dạng hoá mối liên kết với các địa phương lân cận
- San sẻ dịch vụ với các vùng lân cận trên cơ sở hợp tác và phát triển đồng bộ
- Chú trọng liên kết với thành phố Vũng Tàu thông qua việc thiết lập các sản phẩm du lịch chung cho 2 thành phố.

#### **IV. Giải pháp Quy hoạch tổng thể:**

Về quy hoạch tổng thể đô thị, khu vực phía Bắc Cần Giờ thuộc một phần đất của xã Bình Khánh và xã An Thới Đông, là khu vực khuyến khích đô thị hóa, nơi dự trù xây dựng khu thương mại-dịch vụ-tài chính, khu nhà ở mật độ cao và khu khách sạn phục vụ cho du khách tham quan và nghiên cứu khu rừng ngập mặn. Khu vực phía Nam Cần Giờ thuộc phần đất của xã Cần Thạnh và xã Long Hoà, là khu vực xây dựng đô thị sinh thái với mật độ xây dựng thấp, khai thác tối đa yếu tố mặt nước và các trục không gian hướng biển để duy trì sự cân bằng giữa khu vực xây dựng và khoảng trống sinh thái. Khu vực phía Tây thuộc phần đất của xã An Thới Đông và xã Lý Nhơn, vẫn duy trì phát triển nông nghiệp và nuôi trồng thuỷ hải sản. Tại vùng lõi của khu dự quyển sinh thái được bảo vệ nghiêm ngặt và hạn chế sự tác động, chỉ duy trì các hoạt động nhỏ chủ yếu phục vụ cho công tác nghiên cứu khoa học và du lịch thám hiểm. Tại vùng đệm của khu dự quyển sinh thái vẫn khuyến khích người dân hoạt động sản xuất hiện nay nhưng phải đảm bảo các yêu cầu bảo vệ sự toàn vẹn của hệ sinh thái. Để cải thiện môi trường biển Cần Giờ mà không ảnh hưởng đến sự toàn vẹn của hệ sinh thái tại đây, đề xuất lấn biển khoảng 600 ha, tạo thành 2 hòn đảo nhân tạo nhằm ngăn chặn lượng bùn từ các con sông Soài Rạp, Đồng Tranh, Ngã Bảy, Lòng Tàu đổ ra biển qua 2 vịnh Đồng Tranh và Gành Rái. Giải pháp này sẽ hướng dòng chảy ra xa hơn và chính vì thế mà khu bãi biển Cần Giờ sẽ sạch hơn để trở thành bãi tắm tốt. Ngoài việc cải thiện điều kiện môi trường biển, 2 hòn đảo này sẽ giúp tăng quỹ đất phát triển du lịch mà không cần phải giải toả khu vực đất dân cư cho các dự án đầu tư và phát triển các hoạt động du lịch vốn gây ra nhiều bức xúc hiện nay. Hình ảnh “những cánh đồng nghêu” được giữ lại như một hình ảnh “đồng quê” không thể thiếu của một đô thị phát triển du lịch sinh thái.

#### **❖ Qui mô dân số**

Qui mô dân số đô thị được khống chế nhằm đảm bảo cho sự phát triển bền vững và quản lý hợp lý nguồn tài nguyên thiên nhiên. Theo tính toán sức chứa tối đa khu vực này khoảng chừng 250.000 dân, phân bố theo các khu vực:

- Khu vực phía bắc (*phần đô thị hoá mức độ cao*): 50.000 dân
- Khu vực phía tây (*phần nuôi trồng thuỷ hải sản*): 50.000 dân

- Khu đô thị sinh thái Cần Giờ: 125.000 dân
- Khu đảo nhân tạo dành cho hoạt động du lịch: 25.000 dân.

#### ❖ Giao thông nối TP.HCM và khu vực lân cận

"Đại lộ Rừng Sác" được cải tạo thành đường cảnh quan với lòng đường thu hẹp và kiến nghị sử dụng đường xe điện chạy trên cao, giải pháp này vừa đáp ứng nhu cầu lưu thông và không gây tác động về mặt môi trường. Để tăng cường nối kết với các cực phát triển đô thị xung quanh, giải pháp qui hoạch đề xuất xây dựng cảng vận chuyển hành khách phía xã Cần Thạnh nhằm khai thác thế mạnh giao thông đường thủy từ trung tâm TP.HCM đến, từ Đồng Nai xuống, từ Bà Rịa-Vũng Tàu qua, và từ các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long lên. Một con đường tuynen trên biển được nhóm nghiên cứu đề xuất nhằm kéo Thành phố Vũng Tàu gần hơn với Đô thị sinh thái Cần Giờ trong tương lai.

#### ❖ Kết nối vùng

Khu đô thị này kết nối với bên ngoài bằng nhiều hướng và bằng nhiều phương tiện khác nhau. Một cảng tàu khách quốc tế được xây dựng tại khu đô thị sinh thái nhằm đa dạng hóa các điểm đến từ nhiều phía: Từ ĐBSCL đến Cần Giờ, từ Vũng Tàu lên, từ trung tâm TP.HCM xuống, từ Long Thành qua, ... một đường hầm trên biển nối liền giữa TP.Vũng Tàu và Cần Giờ là một đề xuất lãng mạn.

#### ❖ Thiết kế cảnh quan

Dựa trên cơ sở cảm nhận không gian để hình thành thiết kế cảnh quan nhằm giúp con người tự tìm hiểu, khám phá môi trường cảnh quan xung quanh bằng 6 cảm nhận: nghe, nhìn, sờ, ngửi, nếm và cảm xúc. Các loại hình di chuyển trong khu rừng ngập mặn cũng được nghiên cứu nhằm giúp con người tiếp cận khung cảnh bằng cảm giác: đi trên cao, đi dưới thấp, lội, bò, leo trèo, ... .

#### ❖ Phương tiện vận chuyển

Phương tiện vận chuyển trong khu vực này khuyến khích các loại phương tiện không gây ô nhiễm như xe điện, xe chạy bằng khí gas, bus, tramway và kết hợp với các hình thức di chuyển truyền thống như: xe đạp, chèo thuyền, đi bộ, trèo, lội...

#### ❖ Lối sống mới của người dân Cần Giờ

Khu vực đất dân cư hiện hữu sẽ được đầu tư phát triển để trở thành một khu đô thị sinh thái và chính nơi này những người dân tại đây sẽ tham gia vào các hoạt động du lịch nhằm nâng cao điều kiện sống và cải thiện thu nhập. Đô thị sinh thái Cần Giờ dựa trên 3 cấu phần là hệ sinh thái rừng, hệ sinh thái biển và hệ sinh thái nông nghiệp. Đối với hệ sinh thái rừng, người dân làm việc tại vùng lõi và vùng đệm của khu dự quyển sinh thái thông qua các công việc như: chăm sóc-bảo vệ rừng, khai thác các sản vật từ rừng ngập mặn, ... . Đối với hệ sinh thái biển, họ có thể nuôi trồng, đánh bắt thủy-hải sản và tham gia vào các hoạt động dịch vụ phục vụ du lịch và nghỉ ngơi-giải trí. Đối với hệ sinh thái nông

nghiệp, người dân Cần Giờ có thể trồng cây ăn trái, trồng các loại rau củ quả phục vụ cho nhu cầu địa phương và khách du lịch. Các sản phẩm tạo ra từ 3 hệ sinh thái này sẽ giúp đạt được mục tiêu nâng cao đời sống cộng đồng dân cư và giúp góp phần làm đa dạng các sản phẩm du lịch.

#### **V. Thay cho lời kết:**

Cần Giờ trở nên là một địa chỉ quen thuộc của người dân TP.HCM, khách du lịch trong nước và khách du lịch quốc tế bởi những giá trị về di sản tự nhiên và nhân văn độc đáo và đa dạng. Trong khi đó, người dân Cần Giờ đang phải đối phó với những khó khăn trong cuộc sống xuất phát từ điều kiện sống, chất lượng dịch vụ và cơ hội tìm kiếm việc làm. **"Làm thế nào để cải thiện cuộc sống của người dân Cần Giờ"** chính là thông điệp và trách nhiệm của các cấp, các ngành... và của cả các nhà đô thị trẻ chúng tôi.



## CAN GIO : Grille comparative des propositions

THEME	Equipe A <i>LA MANGROVE URBAINE</i>	Equipe B <i>ECO BIRD</i>	Equipe C <i>CITY BY THE SEA</i>	Equipe - V <i>LA VILLE DES EMOTIONS</i>
<b>La mangrove</b>	<p><b>POINTS COMMUN AUX QUATRE EQUIPES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ressource irremplaçable de très grande valeur biologique à protéger               <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur l'ensemble de son périmètre</li> <li>- donc une urbanisation qui n'empiète pas sur la forêt et pas de nouvelles routes</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Les développements urbains</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développements de type villageois : au nord en limite de forêt, au sud en extension de Can Gio, à l'est à Ly Nhon</li> <li>- Nouveau pôle urbain à la pointe nord, à plus long terme, après réalisation des franchissements,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Report et déploiement de l'urbanisation, hors de la péninsule, au Nord-Ouest de Can Gio sur le district de Nha Be</li> <li>- Urbanisation limitée aux besoins de développement de la péninsule : autochtones, touristes, résidences secondaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Au nord un nouveau quartier pour le grand HCMV avec un centre d'affaires, un campus, en limite de la mangrove.</li> <li>- Au sud un front de mer redynamisé avec des pontons aux multiples fonctions.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Au nord, urbanisation mixte: commerces, bureaux, habitations et hôtels</li> <li>- A l'ouest, zone agricole et aquaculture.</li> <li>- Au centre, zone de réserve totale</li> <li>- Au sud: ville écologique et îles touristiques.</li> </ul>
<b>Le tourisme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de tourisme de séjour mais lieu de détente et de découverte de la forêt, à la journée ou de week-end</li> <li>- Conditions d'accueil rustiques et écologiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement du tourisme vert et du tourisme balnéaire</li> <li>-La Mangrove : un terrain d'expérimentation, d'analyse et de tourisme écologique</li> <li>- Au Sud : une station côtière pour un développement du tourisme associé et intégré aux activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un tourisme « sélectionné », de court séjour ou itinérant, principalement pour les habitants d'HCMV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversification des produits touristiques concernant : la mangrove, l'agriculture et la mer.</li> <li>- Deux îles artificielles pour une zone touristiques internationales.</li> </ul>

<p><b>La plage,</b> - le paysage - l'architecture</p>	<p>- Zone de loisirs de masse, ouverte aux résidents d'Ho Chi Minh Ville - Caractère naturel du bord de mer maintenu, pêche à pieds, - Présence de la forêt jusqu'à la plage</p>	<p>- Zone d'activités autochtones et traditionnelles en liaison avec le port de pêche et le terminal de bateaux, - Tourisme et loisirs - Ne pas créer une muraille bâtie cachant la mer mais favoriser son accès et y créer des zones de détente collectives - Urbanisation et architecture d'ombre et de fraîcheur</p>	<p>- Activités ponctuelles développées sur structures légères et sur pilotis - Pontons en avancée sur le front de mer et inversement entrées des canaux dans les terres</p>	<p>- Réhabilitation de la plage par deux îles artificielles. - Préservation des activités actuelles de pisciculture, aquaculture. - Création d'une place d'identité vietnamienne</p>
<p><b>Le poids de la population</b></p>	<p>- Doublement de la population, - 100 000 habitants supplémentaires sur le pôle urbain de la pointe nord</p>		<p>- Environ 400000 habitants au Nord de Can Gio dans le nouveau quartier - Au sud le nombre de résidents est maintenu.</p>	<p>- 250 000 habitants au total : au nord: 50 000 dans la zone agricole: 50 000 dans la ville écologique: 125 000 dans les îles touristiques: 25 000</p>
<p><b>L'économie locale</b></p>	<p>- Soutien et amélioration des activités agricoles et de pêche - Tourisme intégré à la vie locale</p>	<p>- Développement et intégration des activités - Mise en valeur et extension du tissu agricole afin d'augmenter et d'utiliser cette richesse vermaculaire - Station côtière au sud et patrimoine vert (la Mangrove) sont des leviers de développement des activités locales</p>	<p>- Les nouvelles activités sont tenues par des résidents et participent donc directement à l'économie locale. - Dans la future ville au nord, nombreux emplois créés.</p>	<p>- Soutien et amélioration de la vie locale - Promotion de la participation des habitants aux activités touristiques. - Valorisation de la vie locale de Can Gio - Implantation d'espaces publics</p>
<p><b>Les activités portuaires</b></p>	<p>- Un seul port créé, près de Can Gio au sud, pour la pêche</p>	<p>- Un seul port créé près de Can Gio au sud, pour la pêche</p>	<p>- Port de Phu My étendu jusqu'au débouché sur la mer. Un canal est proposé au nord pour éviter la traversée de la mangrove - Création d'embarcadères, lieux de transition avec les autres petits pôles, dont un pour les house boats - Création d'un port de pêche</p>	<p>- Création d'un port de pêche - Un autre pour bateaux de croisières</p>

<p><b>L'hydraulique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les chenaux navigables</li> <li>- les autres</li> <li>- les terrains inondables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne pas perturber le réseau existant,</li> <li>- Ne pas perturber les écoulements en raison des terrains inondables par nature</li> <li>- Création d'un grand canal de jonction entre le Song Te et le Nah Be, après étude d'impact</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'eau offre une limite naturelle à l'urbanisation. Cette frontière est renforcée par l'abandon du projet du pont et le report de toute l'urbanisation prévue au nord-ouest de Can Gio</li> <li>- La connexion se fait uniquement par voie fluviale (ferry) en multipliant fréquence et plateformes du terminal</li> <li>- Le réseau aquatique, d'une surface de 23 000 hectares, fait l'identité exceptionnelle du lieu</li> <li>- Utiliser les canaux en déambulation fluviale de découverte de la mangrove</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'eau est l'élément structurant du nouveau Can Gio.</li> <li>- Un canal au sud de la future ville devient la limite séparative entre l'urbain et la mangrove. Il évite la traversée de la mangrove par le trafic maritime.</li> <li>- Les îlots de la ville sont délimités par des canaux.</li> <li>- L'assainissement constitue une des bases des opérations immobilières de la future ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver tous les flux naturels des rivières et canaux.</li> <li>- Création des grands axes entre canaux et mer contre les inondations.</li> </ul>
<p><b>Les stratégies :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilisation</li> <li>ou développement</li> <li>- cohérence</li> </ul>	<p>Les options d'aménagement ont découlé des choix relatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au creusement du canal d'accès plus direct au port d'HCMV</li> <li>- à la réalisation d'un franchissement permettant l'accès routier direct à Can Gio.</li> </ul> <p>Ces décisions détermineront de manière stratégique les choix à opérer et le calendrier de réalisation</p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intègre le développement de Can Gio dans celui de la région du sud :</li> <li>- Vung Tau, delta du Mekong</li> <li>- Liasons avec Vung Tau par bateaux et tunnels sous la mer</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le principe de précaution mis en œuvre</li> <li>- Pilotage d'un aménagement progressif</li> <li>- Mesures d'accompagnement : consolidation du patrimoine naturel par soutien des organismes de gestion</li> <li>. évolution vers un structure de parc national</li> <li>. politique écologique et gestion économique des ressources</li> <li>. une politique de l'emploi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement du nord de la ville au débouché du pont en priorité comme effet de levier du nouveau quartier</li> <li>- Application des protocoles de la biosphère</li> <li>- Elaboration de chartes entre les institutions locale et nationale</li> <li>- Création d'un organisme de gestion de Can Gio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le principe de précaution mis en œuvre</li> <li>- Pilotage d'un aménagement progressif</li> <li>- Mesures d'accompagnement : consolidation du patrimoine naturel par soutien des organismes de gestion</li> <li>. évolution vers un structure de parc national</li> <li>. politique écologique et gestion économique des ressources</li> <li>. une politique de l'emploi</li> </ul>		

## CĂN GIỜ: BẢNG SO SÁNH CÁC ĐỀ XUẤT

CHỦ ĐỀ	Nhóm A <b>RỪNG NGẬP MẶN ĐỒ THỊ</b>	Nhóm B <b>ECO BIRD</b>	Equipe C <b>THÀNH PHỐ BIỂN</b>	Nhóm - V <b>ĐỒ THỊ CỦA NHỮNG CẢM XÚC KHÁC BIỆT</b>
<b>Rừng ngập mặn</b>	<p><b>ĐIỂM CHUNG CỦA 4 NHÓM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nguồn tài nguyên không thể thay thế và có giá trị sinh học lớn cần được bảo tồn           <ul style="list-style-type: none"> <li>- toàn bộ</li> <li>- việc đô thị hóa không được xâm lấn rừng và cũng không nên mở những con đường mới xuyên rừng</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Phát triển đô thị</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phát triển các cụm dân cư: xuống phía Nam và phía Tây sang mạn Lý Nhơn, phía Bắc nên hạn chế chỉ phát triển tới giáp rừng ngập mặn.</li> <li>- Về dài hạn, sau khi hoàn tất các con cầu nối liền Cần Giờ với các khu vực lân cận, một trung tâm đô thị hiện đại ở phía Bắc sẽ hình thành.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dời và tái bố trí qui hoạch đô thị ra khỏi bán đảo phía tây bắc Cần Giờ hướng huyện Nhà Bè.</li> <li>- Đô thị hóa song hành với nhu cầu phát triển của Cần Giờ : người dân địa phương, khách du lịch, nhà nghỉ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phía bắc, một khu phát triển mới cho đại đô thị thành phố HCM cùng với một trung tâm thương mại, đại học ở ven khung rừng ngập mặn.</li> <li>- Phía nam, bờ biển với những cầu cảng nhiều chức năng.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phía bắc, khu đô thị hóa hỗn hợp: thương mại, văn phòng, dân cư và khách sạn</li> <li>- Phía Tây, khu nông nghiệp và ngư nghiệp.</li> <li>- khu lõi, toàn bộ khu vực bảo tồn tuyệt đối</li> <li>- Phía Nam: thành phố sinh thái và các hòn đảo du lịch.</li> </ul>
<b>Du lịch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Không phát triển loại hình du lịch lưu trú mà chỉ nên biến rừng ngập mặn thành nơi nghỉ ngơi và khám phá tự nhiên trong ngày hoặc dịp cuối tuần</li> <li>- Những nơi tiếp đón khách du lịch chỉ nên xây dựng đơn giản, mang tính dân dã và gần gũi với môi trường</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phát triển loại hình du lịch xanh và du lịch tắm biển</li> <li>-Rừng ngập mặn: một nơi thực địa, nghiên cứu và du lịch sinh thái</li> <li>- Phía Nam : 1 điểm du lịch biển để phát triển du lịch kết hợp với các hoạt động khác.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Một loại hình du lịch « chọn lựa», lưu trú ngắn ngày hay du lịch khám phá, chủ yếu dành cho đối tượng là du khách thành phố Hồ Chí Minh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Đa dạng hóa các sản phẩm du lịch liên quan tới: rừng ngập mặn và biển.</li> <li>- Xây dựng hai hòn đảo nhân tạo dành cho du khách quốc tế.</li> </ul>

<p><b>Bãi tắm,</b> - cảnh quan - kiến trúc</p>	<p>- Khu giải trí bình dân dành cho du khách là dân thành phố HCM - Nét tự nhiên của bờ biển phải được duy trì, cũng hoạt động đánh bắt hải sản thô sơ của người dân. - Cần có sự hiện hữu của rừng ngập mặn ra tới tận các bãi tắm.</p>	<p>- Khu vực hoạt động truyền thống của cư dân địa phương cần được bố trí sao cho gắn liền với ngư cảng và bến tàu, - du lịch và giải trí - Không nên tạo một bức tường che lấp biển mà nên tạo điều kiện để việc tiếp cận các bãi tắm một cách dễ dàng và hình thành các khu vực thư giãn tập thể tại đây. - Xây dựng và kiến trúc tạo bóng râm</p>	<p>- Các hoạt động không thường xuyên nên triển khai trên các mô hình nhỏ gọn - Lập cầu cảng tiến ra phía biển và đào kênh lấn vào đất liền</p>	<p>- Xây dựng hai hòn đảo nhân tạo nhằm cải tạo bãi tắm. - Duy trì các hoạt động nuôi trồng thủy sản. - Tạo một khu vực mang đậm bản sắc Việt Nam</p>
<p><b>Qui mô dân số</b></p>	<p>- Tăng gấp đôi, - thêm 100 000 dân ở trung tâm đô thị hiện đại phía Bắc.</p>		<p>- Khoảng 400.000 dân trong khu phố mới ở phía Bắc Cần Giờ. - Duy trì số dân hiện hữu ở phía Nam.</p>	<p>- tổng cộng 250.000 dân: Phía bắc: 50.000 Khu nông nghiệp: 50.000 Thành phố sinh thái: 125.000 Trên các đảo du lịch: 25.000</p>
<p><b>Kinh tế địa phương</b></p>	<p>- Trợ giúp và cải thiện các hoạt động nông nghiệp và đánh bắt thủy, hải sản. - Phát triển loại hình du lịch khám phá đời sống người dân địa phương</p>	<p>- Phát triển và liên kết các hoạt động - Tăng cường và phát huy các hoạt động nông nghiệp hiện hữu nhằm phát triển và sử dụng thế mạnh này của địa phương - Điềm du lịch biển ở phía nam và di sản tự nhiên (rừng ngập mặn) là những đòn bẩy phát triển các hoạt động kinh tế địa phương</p>	<p>- Các hoạt động mới được người dân tham gia khai thác và như vậy trực tiếp góp phần vào phát triển kinh tế địa phương. - Nhiều việc làm mới được tạo ra trong khu đô thị tương lai ở phía Bắc.</p>	<p>- Trợ giúp và cải thiện đời sống địa phương. - Khuyến khích người dân tham gia vào hoạt động du lịch. - Cải thiện cuộc sống người dân Cần Giờ - Hình thành các khu vui chơi, giải trí công cộng.</p>
<p><b>Các hoạt động cảng</b></p>	<p>- Chỉ một cảng đánh bắt được lập gần Cần Giờ</p>	<p>- Chỉ một cảng đánh bắt được lập gần Cần Giờ.</p>	<p>- Cảng Phú Mỹ kéo dài tới cửa biển. một dòng kênh dự tính được đào ở phía bắc để tránh việc đi lại qua rừng ngập mặn. - Lập các cầu cảng, nơi trung chuyển giữa với khu vực khác, trong đó có nơi neo đậu loại hình nhà thuyền. - Lập một ngư cảng</p>	<p>- Lập một ngư cảng - cảng cho tàu du lịch</p>

<p><b>Hệ thống thủy lợi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- các tuyến thống thủy</li> <li>- các hệ thống khác</li> <li>- các vùng đất trũng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Không làm rối loạn hệ thống thủy lợi hiện hữu</li> <li>- Không để các vùng trũng tự nhiên làm xáo trộn các dòng chảy</li> <li>- Đào một con kênh lớn nối Sông Tè và Nhà Bè sau khi nghiên cứu kỹ tác động</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mặt nước là một ranh giới tự nhiên cho việc đô thị hóa. Ranh giới này cần được củng cố khi mà dự án xả dựng cầu được hủy bỏ và đi dời toàn bộ khu vực xây dựng đô thị dự kiến ra phía bắc Cần Giờ</li> <li>- Giao thông chỉ được thực hiện bằng đường sông bằng cách tăng tần suất chuyến và trạm dừng</li> <li>- Diện tích mặt nước trải rộng trên 23 000 hecta tạo nên bản sắc độc đáo của khu vực.</li> <li>- Sử dụng các con kênh để đi lại và khám phá rừng ngập mặn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mặt nước là yếu tố không thể thiếu đối với một Cần Giờ đã được qui hoạch.</li> <li>- Một con kênh ở phía nam của trung tâm đô thị tương lai sẽ trở thành đường giới hạn chia cắt khu đô thị và rừng ngập mặn. Con kênh này sẽ tránh việc đi lại xuyên qua rừng ngập mặn bằng đường thủy.</li> <li>- Các hòn đảo của trung tâm đô thị cũng được giới hạn bởi các dòng kênh.</li> <li>- Việc cải tạo môi trường là một trong những khâu quan trọng của quá trình xây dựng đô thị tương lai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bảo tồn tất cả các dòng chảy tự nhiên của các dòng kênh rạch và sông ngòi.</li> <li>- Lập các trục lớn giữa các con sông và biển để chống lại hiện tượng lụt lội.</li> </ul>
<p><b>Các chiến lược:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ổn định</li> <li>hay phát triển</li> <li>- đồng nhất</li> </ul>	<p>Những dự kiến quy hoạch bắt nguồn từ các quyết định liên quan tới:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- việc đảo con kênh kết nối trực tiếp tới cảng của thành phố HCM</li> <li>- việc xây dựng cầu nối liền Cần Giờ và thành phố HCM bằng đường bộ.</li> </ul> <p>Những quyết định trên sẽ ảnh hưởng một cách triệt để tới cách thức thực hiện dự án và tiến độ triển khai.</p>			
<p><b>Các chiến lược:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ổn định</li> <li>hay phát triển</li> <li>- đồng nhất</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diến tiến của bước qui hoạch phải dựa trên sự phát triển của địa phương</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nguyên tắc cần trọng cần được áp dụng</li> <li>- Chỉ đạo việc qui hoạch tiến tiến</li> <li>- Các biện pháp đi kèm:</li> <li>- Cùng cố đi sản tự nhiên thông qua sự giúp đỡ của các cơ quan quản lý</li> <li>- Phát triển hướng tới một mô hình công viên quốc gia.</li> <li>- Chính sách môi trường và quản lý kinh tế các nguồn tài nguyên</li> <li>- Chính sách việc làm.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ưu tiên phát triển phía bắc của thành phố nơi đầu cầu. Điều này tạo đòn bẩy cho khu đô thị mới</li> <li>- Áp dụng các qui ước về sinh khí quyển.</li> <li>- Lập các bản hiến chương giữa các tổ chức địa phương và quốc gia</li> <li>- Lập một cơ quan quản lý Cần Giờ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phối hợp phát triển Cần Giờ với các địa bàn thuộc khu vực phía nam : Vũng Tàu, đồng bằng sông Mekong.</li> <li>- Nối kết giao thông với Vũng Tàu bằng tàu và đường hầm xuyên biển.</li> </ul>

