



PLANIFIER LE DEVELOPPEMENT DURABLE DE CAO LANH

de 29 mai au 12 juin 2010

ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
Quel avenir pour la ville de Cao Lanh en 2020 à l'horizon 2040,
en relation avec les autres villes du Delta du Mékong
et dans le contexte du changement climatique ?



Les objectifs de la session

En 2007, suite à l'Atelier International de la Province d'An Giang, la Province voisine de Dong Thap avait exprimé le souhait qu'un atelier se tienne également dans la Province, dont la capitale Cao Lanh venait juste d'atteindre le rang de ville de type III. Dans ce cadre, il était envisagé de repenser l'organisation de l'économie provinciale autour de ses pôles urbains, son "armature urbaine" encore peu développée. Après plusieurs rencontres entre l'équipe des Ateliers et la Province, et surtout après l'annonce de l'objectif du gouvernement central de développer la région du delta - dont la ville de Cao Lanh amenée à passer en 10 ans au rang de ville de type II - s'est dessiné peu à peu le choix final du sujet. Planifier Resserré à l'échelle de la ville, mais tenant compte du changement climatique et plaçant la petite ville en relation avec le réseau des villes voisines du "Coeur du Delta".

Après une visite en 2008 puis en 2009, le choix a finalement été pris par le Président du Comité Populaire de la Province que l'atelier se tiendrait avant l'été 2010, en raison de l'urgence des mesures à prendre.

Un voyage préparatoire a donc été organisé au mois de février 2010 afin de signer les termes de la Convention de partenariat et de choisir avec précision les termes du sujet. Au terme de cette rencontre a été produit le document problématique de la session, définissant les enjeux et permettant de lancer un appel à candidature. Accompagnant la visite préparatoire, deux assistantes se sont également rendues sur place pour y préparer l'Atelier et pour assurer la production, en partenariat avec les services du département de la construction de la Province de Dong Thap, d'un dossier d'analyse, document complet rassemblant un maximum de données scientifiques pour donner une base de travail aux participants.

Ce troisième document est une compilation des productions de l'atelier. Il peut être librement téléchargé sur le site www.ateliers.org Une synthèse de ces travaux sera réalisée et également disponible en téléchargement.



Pour chaque atelier, une équipe de pilotage est constituée. Pour l'atelier Cao Lanh, cette équipe était composée de deux pilotes, un rapporteur, trois assistants-pilotes, de l'équipe locale du département d'urbanisme, et de l'équipe permanente des Ateliers.

Sommaire

PROBLEMATIQUE.....4-11

Résumé de la problématique

JOURNEES INTRODUCTIVES..... 12-21

Cérémonie d'ouverture

Visites

Conférenciers

PROJETS..... 22-55

Equipe A

Equipe B

Equipe C

LE JURY.....56-59

Composition du Jury

Délibération du Jury - à suivre

ANNEXES.....60-78

Facebook

Images

Partenaires

Les Ateliers

Les Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine

Association à but non lucratif, les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'oeuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Île-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les Ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), et diversifient actuellement leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin, Sénégal et Brésil).

Ateliers en projet

2010 Shanghai, Chine -

2010 Dunkerque, France - Une agglomération maritime trans frontalière.

2010 Porto Novo - Un nouveau quartier en bordure de lagune.

2010 Île-de-France, L'interface urbain-rural des grandes métropoles.

Ateliers récemment tenus

2010 Saint-Louis du Sénégal - Saint-Louis 2030, Nouvelle métropole africaine.

2009 Vitória, Brésil - Développement métropolitain et solidarités territoriales.

2009 Ile-de-France - Le fleuve, avenir d'un territoire.

2009 Huludao, Chine - Designing an Eco-City.

2009 Porto Novo, Bénin - L'aménagement des berges lagunaires.

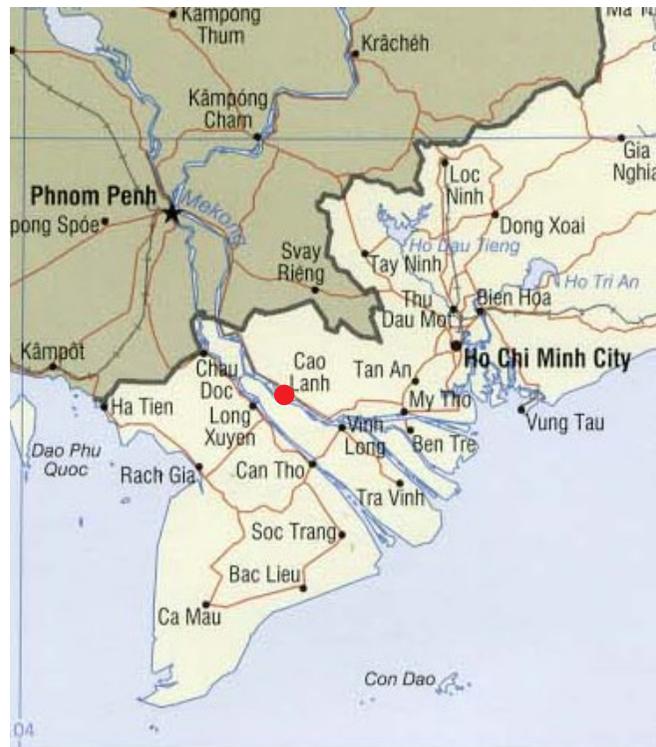


PROBLEMATIQUE

Cao Lanh 2010, vers un developpement urbain durable



Source : extrait de la conférence de Nguyen Ngoc Tran - 2010



RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE

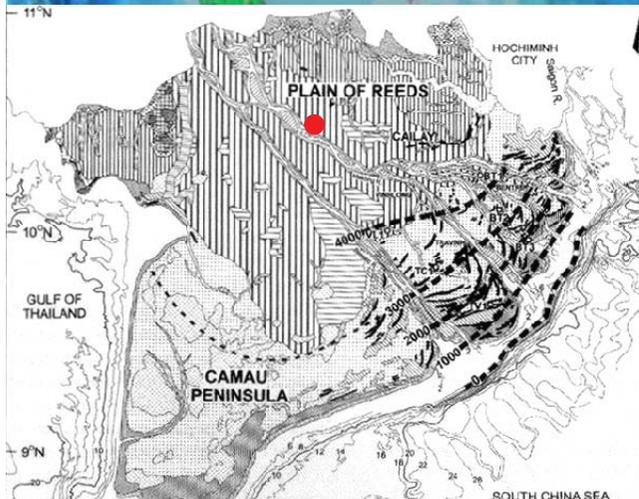
Cao Lanh, est le chef lieu de la province de Dong Thap, l'une des 13 provinces de la région du Delta. La province de Dong Thap prépare un projet de développement de la ville de Cao Lanh à l'horizon 2020 afin de satisfaire aux critères lui permettant d'accéder au niveau 2 dans la hiérarchie des villes vietnamiennes. Elle souhaite être éclairée sur les orientations d'aménagement à mettre en œuvre en réponse à :

- la croissance démographique
- au développement économique à promouvoir en interactions avec les autres villes du delta
- aux risques consécutifs au changement climatique

Le Delta du Mékong : la plaine des neuf dragons

Une région au milieu physique particulier : Cette région est traversée par les deux bras principaux de Mékong et parcourue par un réseau dense de canaux et de rivières navigables. L'eau, omniprésente, y organise la vie sociale et économique, et en fait le plus grand grenier du pays avec les plus grandes zones de production du riz mais en fait aussi une zone vulnérable aux risques naturels. En saison des pluies la crue apporte les alluvions aux terres ; elle lave les sols et dessale les cours d'eau. C'est une immense richesse.

Le réseau fluvial est encore aujourd'hui un réseau de transport important pour le Delta.



C'est un delta jeune qui s'avance, avec ses alluvions, vers la mer depuis environ 11 000 ans

Appelée à se développer. L'Etat a approuvé, en 2009, le schéma d'aménagement du Delta qui traduit ses investissements. Le schéma entérine la création de 3 voies nouvelles transversales et organise le renforcement du réseau de villes principales lié au développement économique attendu. Ainsi le Delta se positionne dans la stratégie d'ouverture du Vietnam à l'international notamment en Asie du Sud-Est.

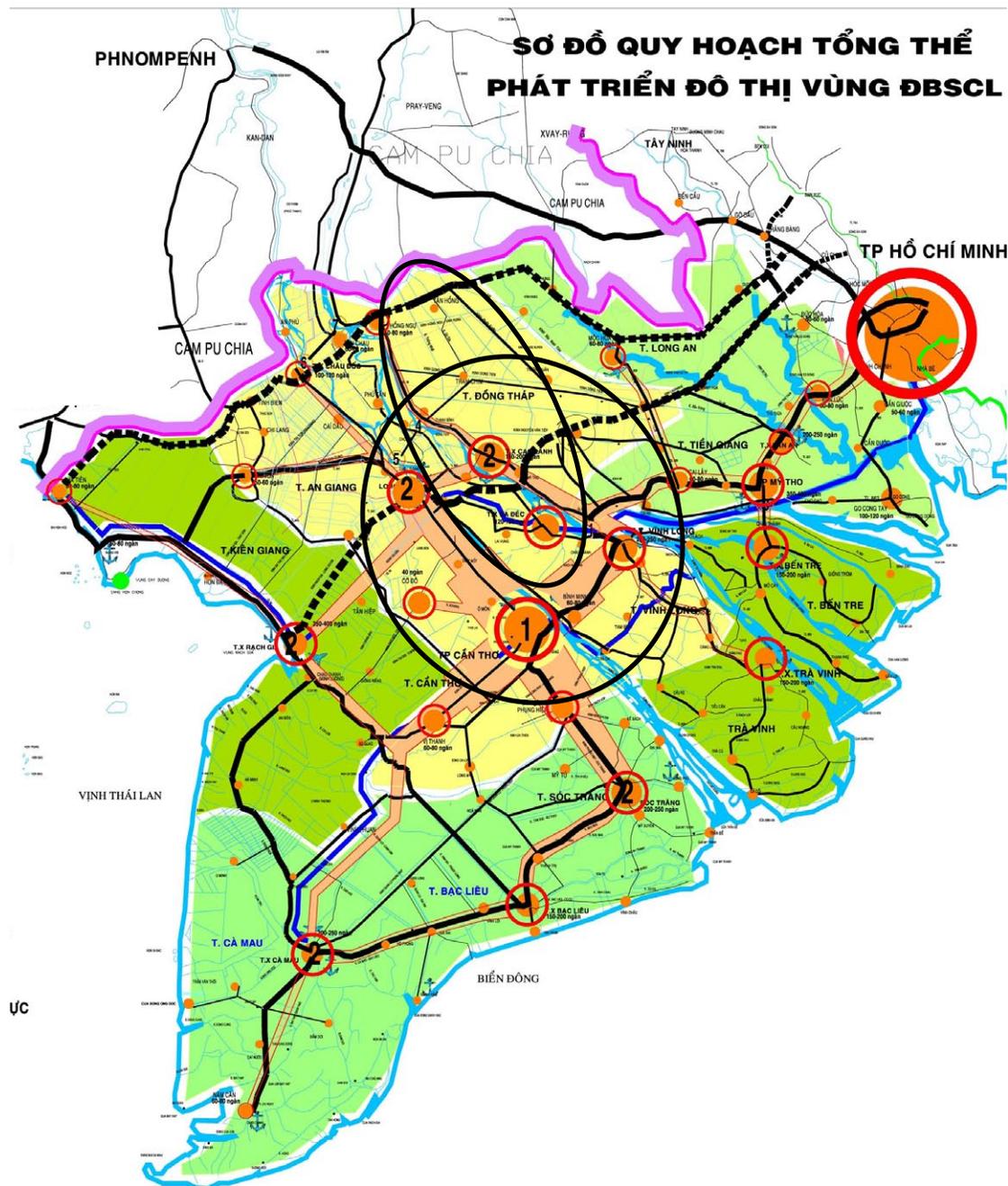
La province de Dong Thap

La province est traversée par un des bras principaux du Mékong « le fleuve Tien » mais s'étend principalement sur sa rive Est. Elle est limitée au nord par la frontière avec cambodienne.

Dong Thap est une province essentiellement rurale où les terres cultivées couvrent 70% du territoire, essentiellement des rizières, mais aussi des vergers, des cultures maraîchères, et des étangs pour la pisciculture.

Son économie est largement dominée par l'agriculture et la pisciculture qui occupent plus des 2/3 de la population active, mais les secteurs secondaires et tertiaires connaissent une forte croissance.

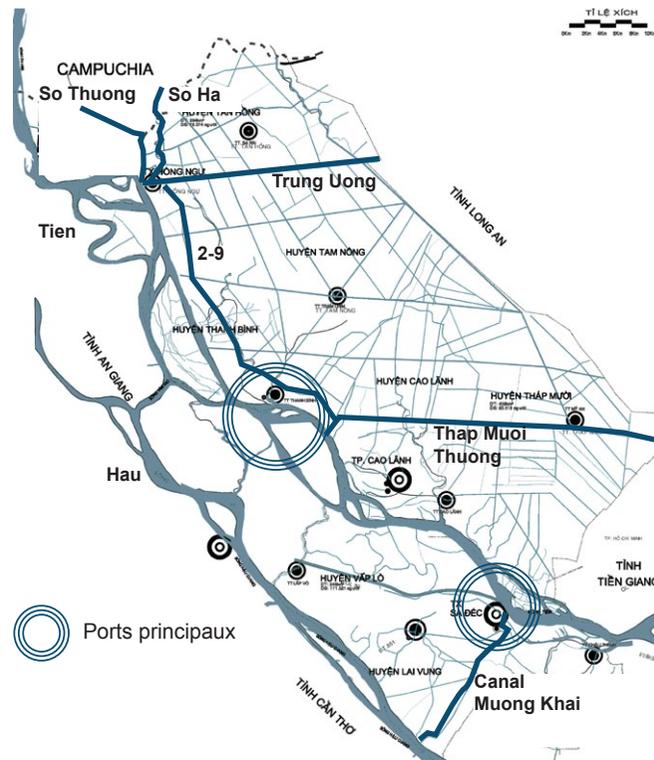
La population rurale représente 82% de la population. La zone rurale est un milieu très habité, selon un modèle d'habitat linéaire le long des canaux, principal réseau de desserte.



Le plan d'aménagement 2020 du delta



Réseau routier existant et routes nationales en projet



Réseau fluvial

L'armature urbaine se résume à trois villes : Cao Lanh, ville récemment développée après être devenue en 1990 capitale provinciale en remplacement de Sa Dec ville ancienne qui reste néanmoins la deuxième ville de la province et Hong Ngu récemment promue au statut de ville en raison de sa position frontalière

Le réseau routier est peu étendu en raison de son coût élevé lié à la faible portance des sols et à la multiplication des franchissements. Seules 3 routes nationales l'irriguent. La principale est la QL30, parallèle au fleuve pour accéder à Ho Chi Minh. Les deux autres se situent sur l'entre-deux bras du fleuve et relient Vinh Long vers le sud et Long Xuyen, sur la rive ouest du fleuve Bassac. Aujourd'hui encore les bacs sont l'unique moyen de traversée les bras du fleuve.

Occupation du sol en Ha :

Superficie totale	337 407
terres agricoles, Riz, vergers, légumes	248 722
forêt plantée	8 975
superficie en eau, pour la pisciculture	5 830
équipements publics routes, zones industrielles,	24 615
habitat	15 901
friches	33 364

Cao Lanh est devenue chef lieu de la province pour en recentrer géographiquement le centre politique.

Le territoire de Cao Lanh se situe en bordure du Tien. Mais son centre en est éloigné de 3 km. La ville est composée de deux zones très différentes : un centre urbain concentré totalisant 87 000 habitants, et une zone cultivée où résident 65 000 habitants.

La zone cultivée forme au Nord une bande de rizières et au Sud un vaste verger qui s'étend jusqu'au fleuve et sur les 2 îlets. La zone rurale est sillonnée de canaux le long desquels sont bâties les maisons qui sont aussi des lieux d'activité. Les canaux ordonnent les lignes du paysage, de la végétation, et du bâti.

Dans le centre urbain, les canaux sont encore présents ; ils entourent cette partie de la ville protégée des débordements par des digues. Le quartier administratif est ordonné selon une trame rectangulaire où prennent place les bâtiments institutionnels autour d'un parc public.

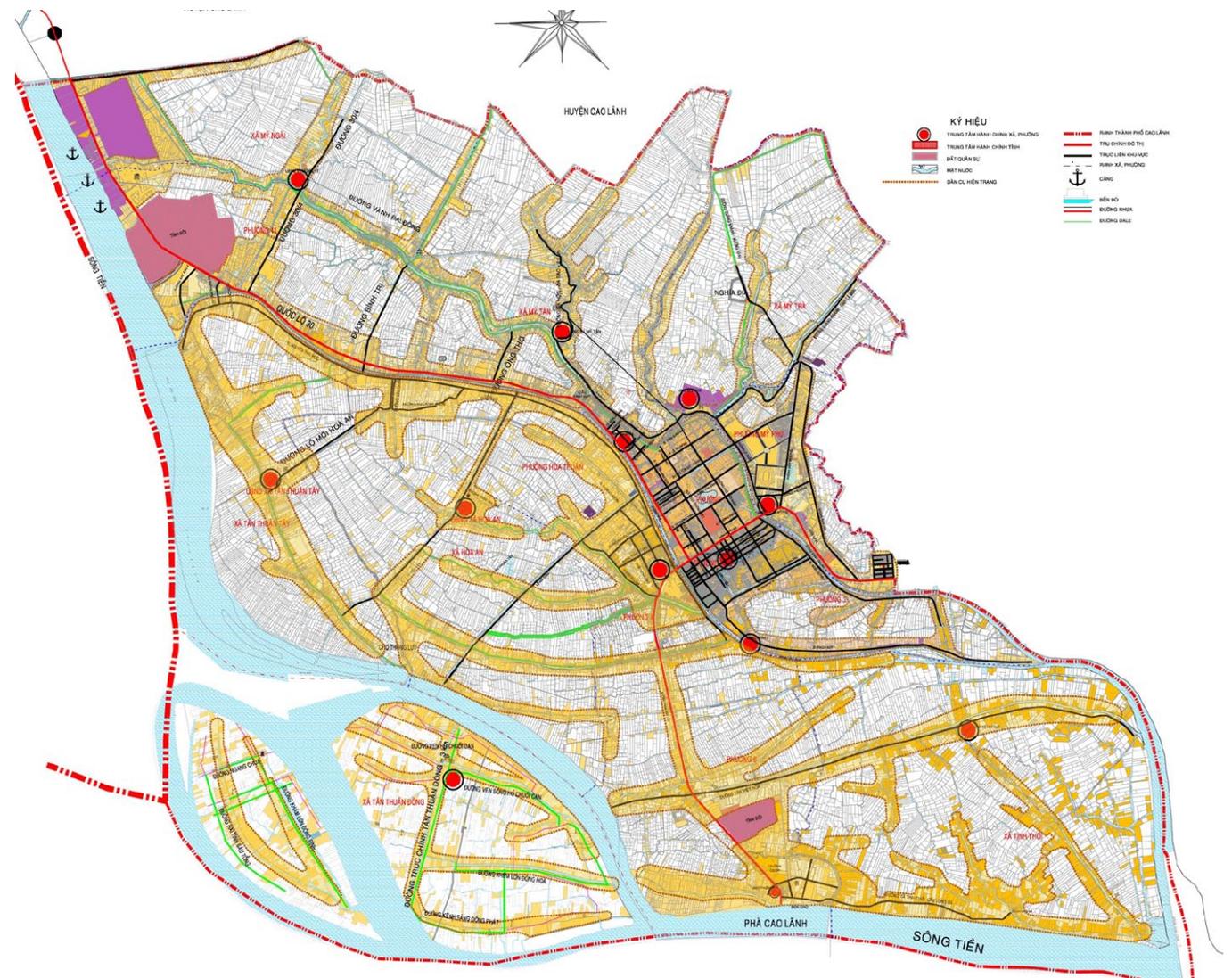
Cao Lanh est aujourd'hui face à des défis d'une grande ampleur.

Elle doit inscrire son développement dans le cadre défini au Schéma Directeur Régional et selon les directives socio-économiques arrêtées par l'état :

- une remise à niveau urbain inscrite dans le grand projet concernant six villes importantes du Delta (dont Cao Lanh), dans le but d'améliorer les conditions de vie de sa population urbaine, et de créer de véritables services et réseaux urbains.

Province de Dong Thap
Population en nombre d'habitants

Totale	Rurale	Urbaine
1 700 000 - 100%	1 400 000 - 83%	300 000 - 17%



Plan d'occupation du sol ,



Zone bâtie



Zone agricole



Zone d'activités



Zone militaire



Centre administratif de quartier



our

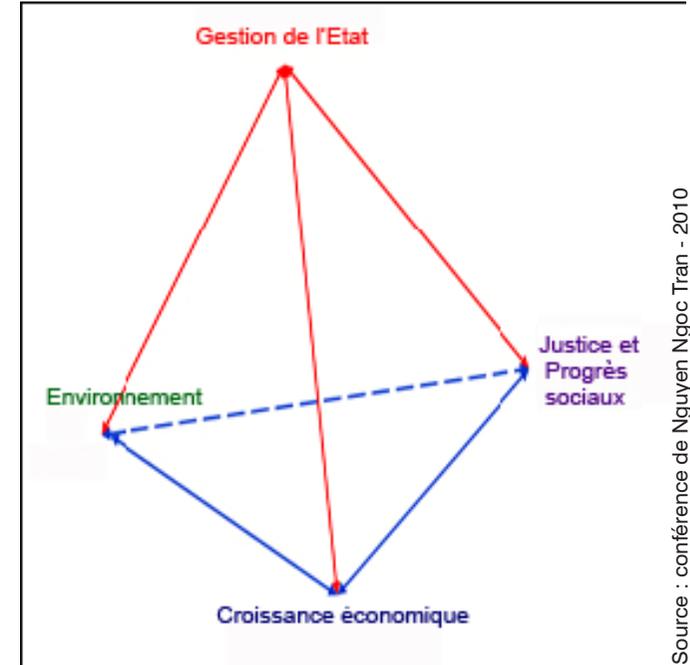
Intégrer le développement durable de Cao Lanh dans le contexte économique et environnemental du Delta en relation avec les villes voisines en prenant en compte les risques climatiques et hydrauliques.

Les projets devront répondre à cet enjeu et fournir une nouvelle vision du territoire et de l'aménagement urbain :

- Comment inscrire Cao Lang dans la nouvelle géographie du Delta ?
- Quelles sont les synergies possibles du réseau de villes du cœur du Delta auxquelles Cao Lanh doit participer ?
- Comment valoriser le potentiel urbain et écologique de la ville ?
- Quels choix d'organisation urbaine qui intègrent les changements climatiques ?
- Quelle arbitrage, entre la densification du centre urbain, et l'extension urbaine, pour accueillir les nouvelles populations ?
- Où situer les nouvelles zones d'activités en respectant les zones agricoles ?
- Comment organiser les nouveaux services et les équipements publics ?
- Quelles diversifications dans les types d'activités à promouvoir ?
- Quelles dispositions en matière de transports afin que la croissance du trafic routier ne devienne pas une nuisance ?
- Quelles formes urbaines et typologies d'habitat ?
- Quel paysage et écologie de la ville ?



Zone rurale de la ville de Cao Lanh



L'Environnement est un système qui vit des rythmes différents, et qui obéit à des lois précises.

Source : conférence de Nguyen Ngoc Tran - 2010



Centre urbain de Cao Lanh

JOURNEES INTRODUCTIVES

Cérémonie d'ouverture - maison de la culture des travailleurs

Interventions :

- LE Vinh Tan, président du Comité Populaire de la Province de Dong Thap
Les attentes de la Ville Cao Lanh

- Antoine PLANE - Directeur adjoint des Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine.

- DO Ngoc Hoan - Institut d'Aménagement urbain et rural du Sud Vietnam (VIAP-Sud)

- Professeur VO Hung Dung - (VCCI)

- Ho Trong Tien - Institut de recherche pour la planification de la ressource en eau

- Professeur NGUYEN Ngoc Tran, Directeur de l'Institut de Recherche pour le développement du Delta du Mékong



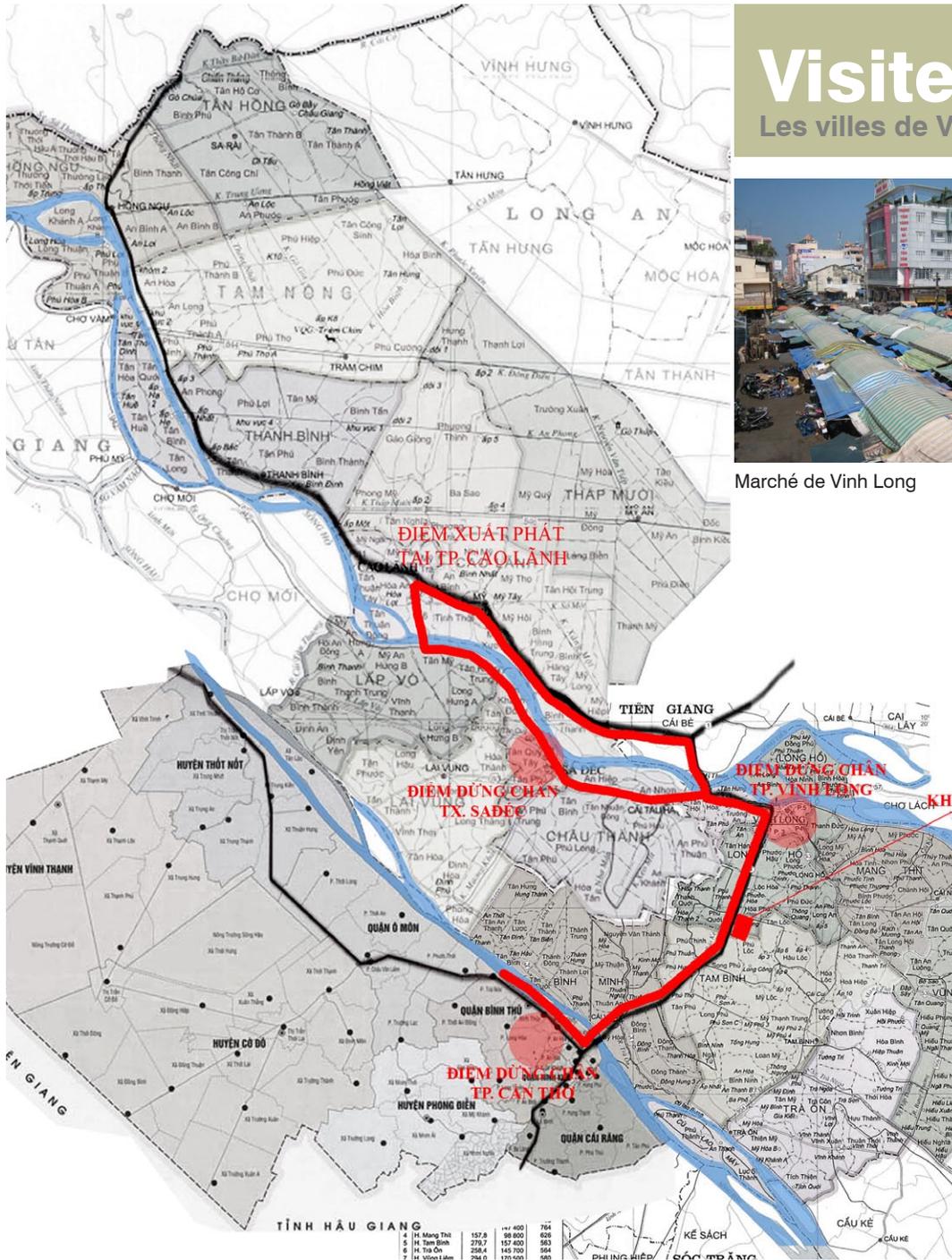
« En déterminant l'accélération de l'urbanisation pour une croissance socio-économique durable, les dirigeants préconisent une politique d'infrastructures et de techniques modernes et stratégiques. Il faut que l'investissement soit systématique et que le projet soit efficace »

Lê Vinh Tân *Discours d'ouverture*



Visite du coeur du Delta

Les villes de Vinh Long, Can Tho, Sa Dec



Marché de Vinh Long

Vinh Long:

La province de Vinh Long est située au centre du delta du Mékong, entre les fleuves Tien et Hau.

Vinh Long possède un sol fertile dont 90 % réservés à la riziculture.

Can Tho:

Can Tho (34 km de Vinh Long, 51 km de Sa Dec et 168 km de Sai Gon), est la ville centrale du delta du Mékong. Positionnée au bord d'un des neuf grands bras du MeKong, la ville vit essentiellement des activités fluviales et de la riziculture.



Quai Ninh Kieu, le coeur de Can Tho, un lieu de détente très populaire.

Le quai Ninh Kieu, un barcadère animé, est aussi le point de départ pour les visites vers le marché flottant de Cai Rang, Phong Dien et les vergers.

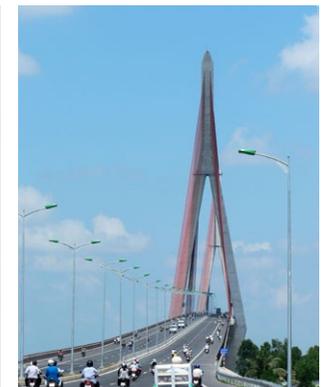
Franchissement

Le Pont My Thuan: est un pont à haubans construit sur le Mekong, reliant la ville de Tien Giang et Vinh Long. Il est issu de la coopération entre le gouvernements Australien Vietnamien, inauguré le 21/5/2000.

Le Pont de Can Tho: construit sur le Bassac, reliant la ville de Vinh Long et Can Tho. Avec une portée principale de 550 m, il est le plus grand pont à haubans d'Asie du Sud-Est. Financé en grande partie par des fonds de l'Agence japonaise de coopération internationale, il a été inauguré le 24 avril 2010.



Pont My Thuan
(Pont Australien)



Pont Can Tho
(Pont Japonais)

	4	5	6	7
H. Mang Thi	157,9	98 800	626	764
H. Tam Binh	279,7	152 400	963	
H. Tia On	256,4	145 700	954	
H. Vong Xuan	264,0	170 400	980	

Zones industrielles

Zone industrielle de Hoa Phu, située le long de la route QL1A, dans l'axe principale entre Tre, Tien Giang, An Giang - Can Tho et les provinces du sud de Bassac, a une superficie totale d'environ 250ha, dont la 1ere phase compris 121ha. Hoa Phu profite une position géographique favorable: 10 km de la ville de Vinh Long, 12 km du Port de Vinh Long, 21km du pont de Can Tho, et 140km d'Ho Chi Minh-Ville.



Zone Industrielle Hoa Phu-Vinh Long

Zone industrielle de Tra Noc, elle est considéré comme l'une des plus grandes du Delta. Ce parc industriel est situé près de l'autoroute QL91, le Bassac, et des deux ports fluviaux de Can Tho. Alors que la plupart des autres parcs industriels situés dans le delta du Mékong ne répondent qu' à un seul des deux moyens de transport routier ou fluvial.



Zone Industrielle Tra Noc- Can Tho

Célèbre pour son horticulture, Sa Dec était à l'époque coloniale surnommée le "jardin de la Cochinchine".

Horticulture

Photo Thomas Vandenbogaerde



Doté d'une superficie de 300 ha, le village de fleurs de Sa Dec totalise actuellement plus de 3.000 familles spécialisées dans l'horticulture. Un grand nombre de fleurs et de plantes d'agrément sont écoulées à Hô Chi Minh-Ville, voire au Cambodge. Certaines variétés végétales ne se développent qu'à Sa Dec en raison des caractéristiques climatiques et géographiques qui y règnent.

Sa Dec



Maison du Monsieur Huynh Thuy Le, l'amant de Magueritte Duras.



Ancien marché de Sa Dec

Sa Dec- l'ancienne capitale de la province de Dong Thap.

Possède une position importante, elle est décrite comme la charnière entre les rivières Tien et Hau, entre les plaines et le port de Saigon, entre le delta et le Cambodge, qui forme pas à pas une région qui, jusqu'à présent les habitants sont toujours fiers.

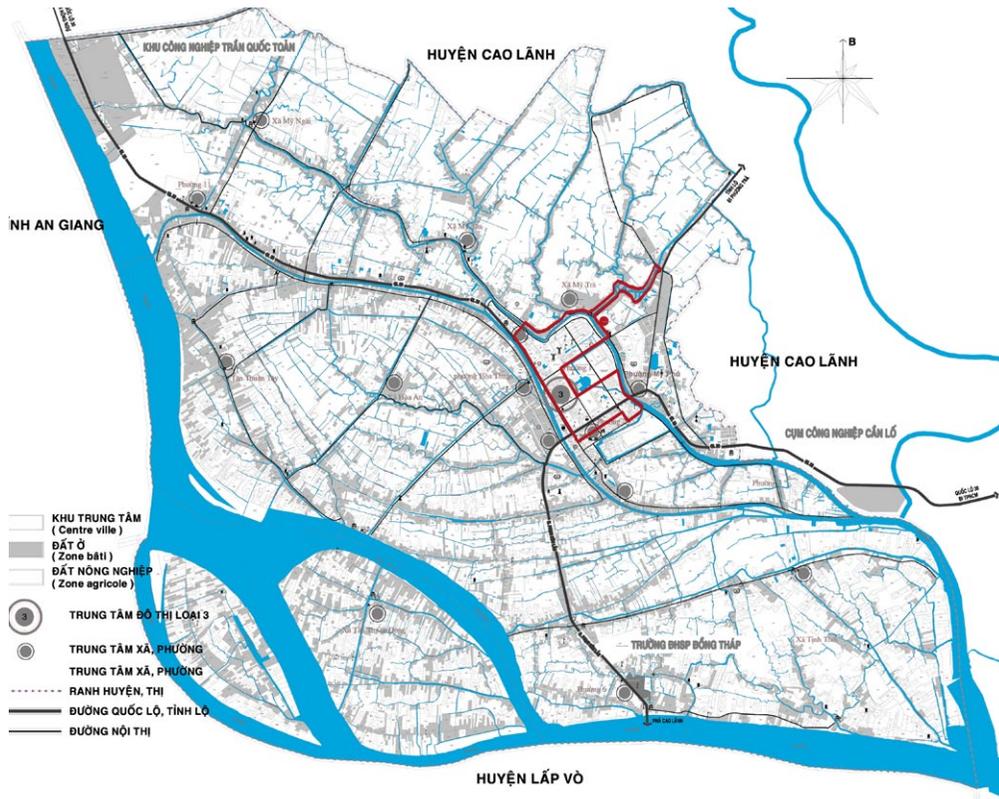


Au fleuve de Sa Dec

Bac Cao Lanh

Le plus important bac de Cao Lanh, il se situe au Sud de la ville, ce bac sera remplacé par le pont de Cao Lanh, sur la voie express en projet d'HCM.





Parcours en vélo

centre ville

L'heure de pointe dans les rues du centre ville.



Un centre ville compact, bien structuré par un maillage orthogonal des voies, en retrait d'environ 3 km du bord du fleuve Tiền.

Visite de Cao Lanh

La ville se compose:

d'une grande zone rurale, sillonnée de petits canaux. Habitat linéaire le long de ces courts d'eau.



Photo Thomas Vandenbogaerde

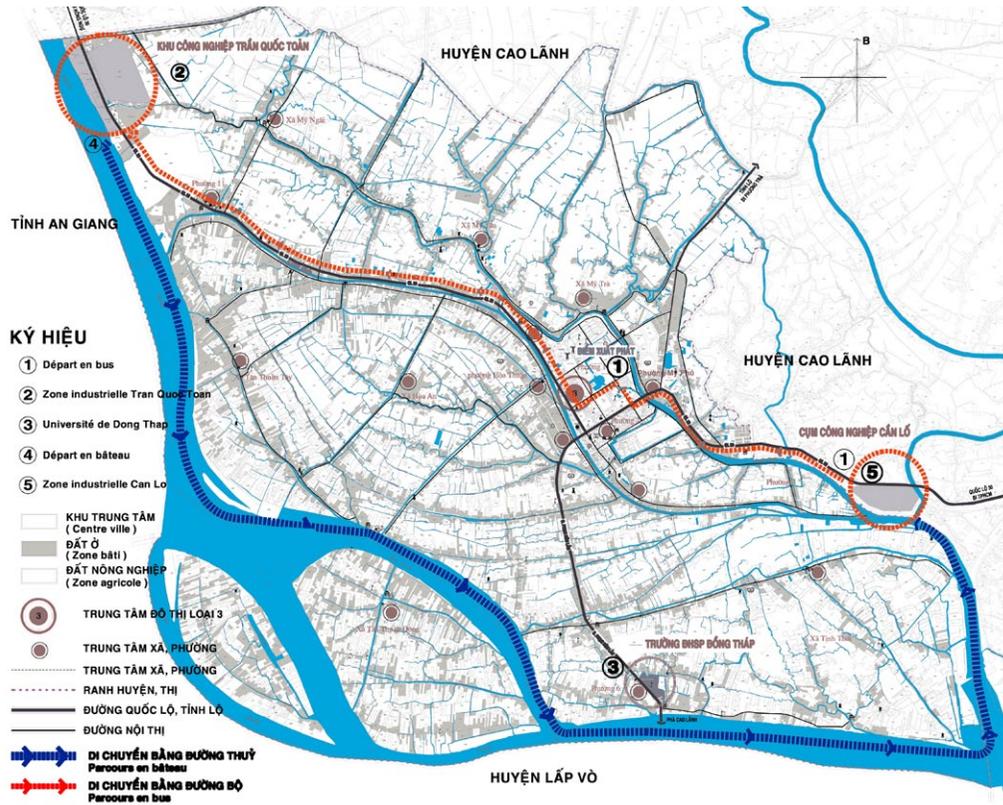
Les vergers



Les rizières

Un grand nombre de nouveaux bâtiments en chantier





Parcours en bus et en bateau

La route nationale 30- «QL 30»



Cao Lanh est aujourd'hui à la croisée des 2 routes : la nationale QL 30 qui suit le fleuve depuis la frontière jusqu'à la nationale 1A, près de Vinh Long, et une route qui se dirige vers le centre de la Plaine des Joncs en passant par My An.



Zone industrielle Tran Quoc Toan

Tran Quoc Toan parc industriel adjacent à l'autoroute QL30 et la route inter-provinciale 848, près de la rive sud du Mekong, a un port navigable pour les bateaux de 3000 tonnes, très pratique pour le transport routières et fluviaux aux provinces du Delta, Hô Chi Minh-Ville, Cambodge.

Ce parc industriel est en projet d'extension pour atteindre une superficie de 330ha en 2035-2040.



Le Mekong



La vie sur le fleuve



La Pisciculture Les fermes de pêche sur le Mekong

Conférences



Projet de développement et d'aménagement pour le Delta-zoom sur la province de Dong Thap
Do Ngoc Hoan, VIAP



Schéma directeur hydraulique et changement climatique
Ho Trong Tien, SWIRP



Developpement économique du Delta
Vo Hung Dung VCCI



Quelques réflexions sur le développement durable de la ville de Cao Lanh
Nguyen Ngoc Tran



Objectifs pour devenir ville de type II- Les priorités de la province
Truong Dinh Quang



New urban area Gia Lam
Olivier Souquet



LES PROJETS





A

EQUIPE A

(de gauche à droite)

VANDEBOGAERDE Thomas
 DO Huy Dang
 DEVAL Jacques
 LÊ Phu Hau
 CASPAR Bénédicte
 TRUONG Thi Moc Lan
 MULLER Sybille
 HOANG Le Manh Thang

Ingénieur
 Interprète
 Architecte-Paysage
 Ingénieur
 Architecte
 Architecte
 Architecte
 Architecte

FRANCE
 VIETNAM
 FRANCE
 VIETNAM
 FRANCE
 VIETNAM
 ALLEMAGNE/FRANCE
 VIETNAM/FRANCE

Le Grand Cao Lanh - Reflet du mouvement

Une démarche itérative

« L'important quand on aime, c'est de saisir la fragilité des choses ».

Clément Gaumont, Extrait de La petite fleur du Vietnam

De toute époque, les rythmes du cycle de l'eau ont façonné le Mékong, les paysages, les modes de vie, les activités économiques. Le Delta du Mékong fournit au Vietnam 50% de sa production de riz, 80% de ses fruits avec 22% de la population. Il se trouve de plus aujourd'hui au cœur d'un réseau et de corridors de passagers de de marchandises l'ouvrant sur le monde.

Ce monde connecté accueille désormais en ville plus de 50% de la population mondiale. Cette population contribue pour plus de 70% aux gaz à effet de serre qui modifient le climat, les cycles naturels, les éco-systèmes. Les Ateliers 2010 sont accueillis cette année dans l'un des 3 Deltas les plus impactés au monde face au changement climatique (avec le Nil et le Gange) qui sont très peuplés et doivent s'adapter en garantissant à leur économie et leur population un développement sûr et durable.

Il existe de nombreuses incertitudes sur la situation et son évolution, qu'elle soit géomorphologique ou climatique. Une seule certitude, rappelée l'an dernier à Can Tho par le Ministre des Ressources Naturelles et de l'Environnement Pham Khoi Nguyen: " Nous n'avons plus beaucoup de temps, nous devons agir maintenant".



Le regard « Paysage »

Ce regard « Paysage » savant et artistique au lieu d'être simplement technique va révéler le paysage en mouvement de la ville de Cao Lanh, et propose ainsi de changer l'état d'esprit des savoir et savoir-faire des urbanistes ; seule condition selon nous pour agir de manière sensible et durable face à la monumentalité du site du delta du Mékong.

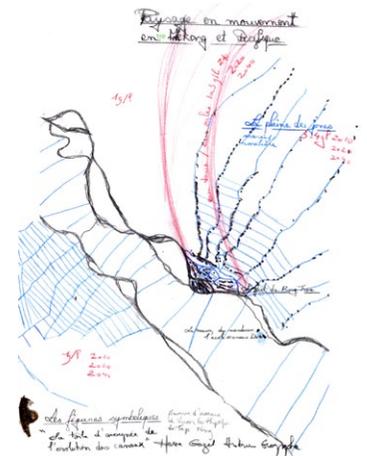
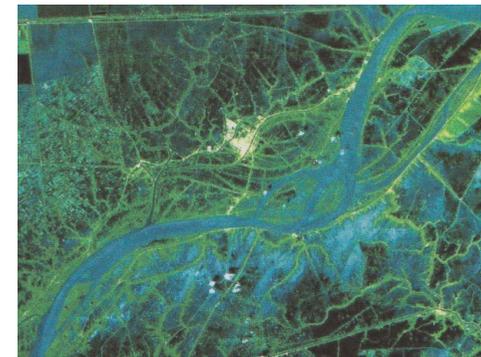
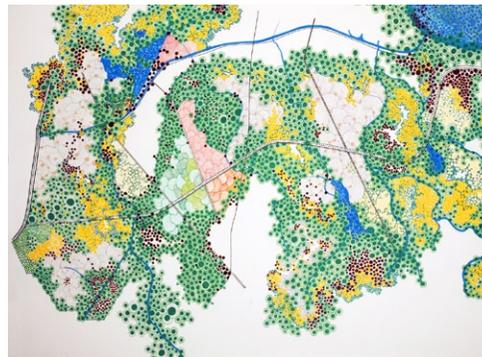
On s'est notamment appuyé sur les œuvres d'artistes vietnamiens, les travaux des géographe-historien, physiciens et écrivains.

Au même titre, nos balades urbaines-rurales ont été une approche sensible de l'espace et du temps à Cao Lanh (les sourires, les odeurs, les ponts, l'attente au bac, les intérieurs, la pluie drue, la douceur à l'aube...).

Une façon efficace de prolonger sinon révéler l'esprit du lieu.



"L'Inondation" d'E.Zamiatine (mise en scène J.Champagne, 1996)



7 Scenarii

Plutôt que de bâtir un projet sur la base d'hypothèses concernant les débats et qui ne refléteront pas la réalité future, chaque membre de notre équipe a donc considéré différents scénarii en reprenant un aspect possible de l'évolution de la situation de Cao Lanh.

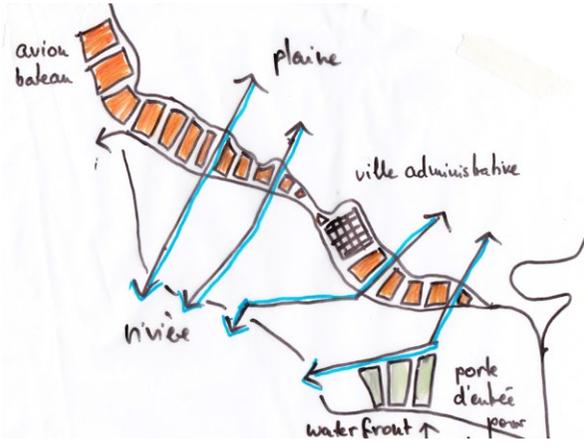
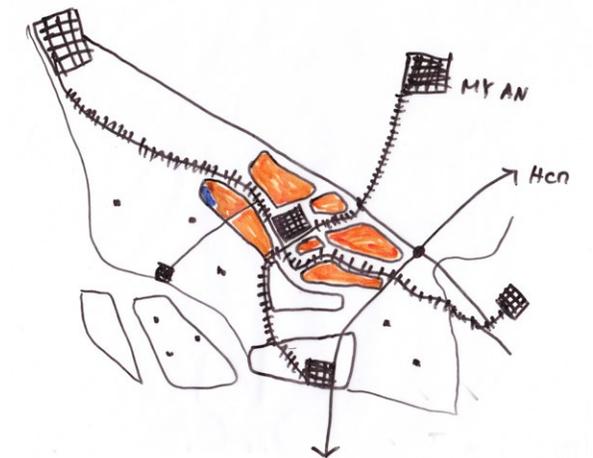
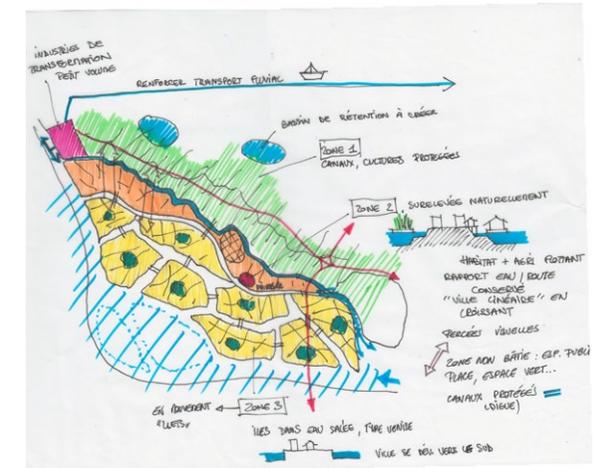
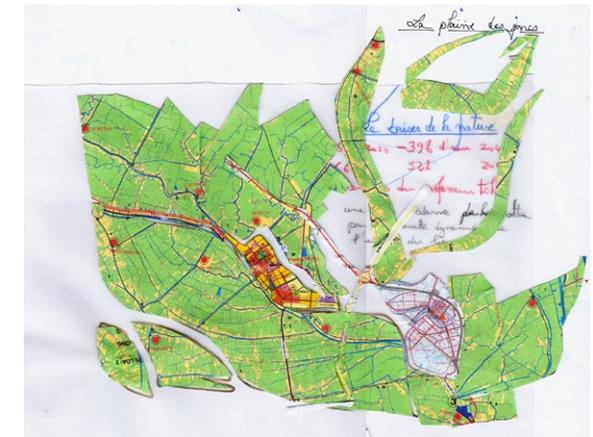
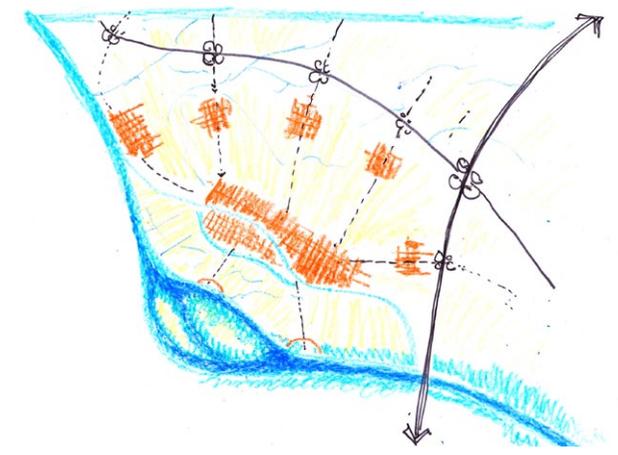
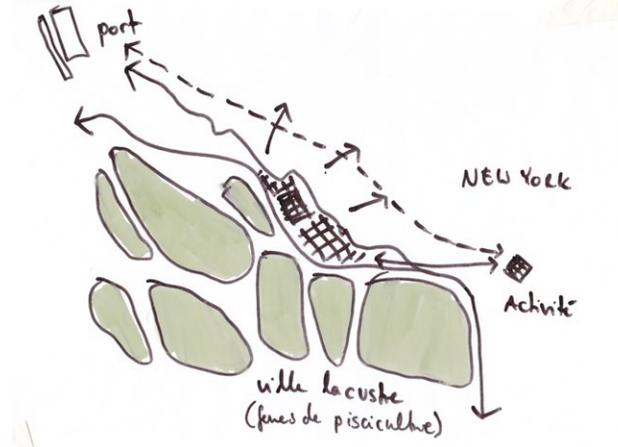
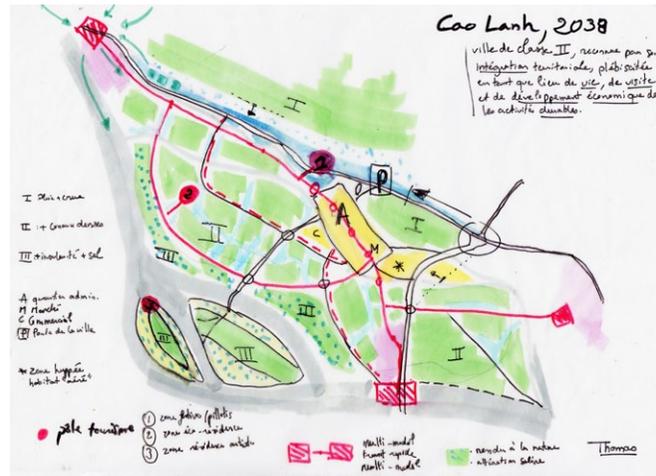
A notamment été retenu :

- Cao Lanh 2038
- Un développement sur les hauteurs
- Une ville lacustre
- Sortir des limites de la ville
- Le baiser de la nature à Cao Lanh
- Développement en trois zones
- Radial et polynucléaire

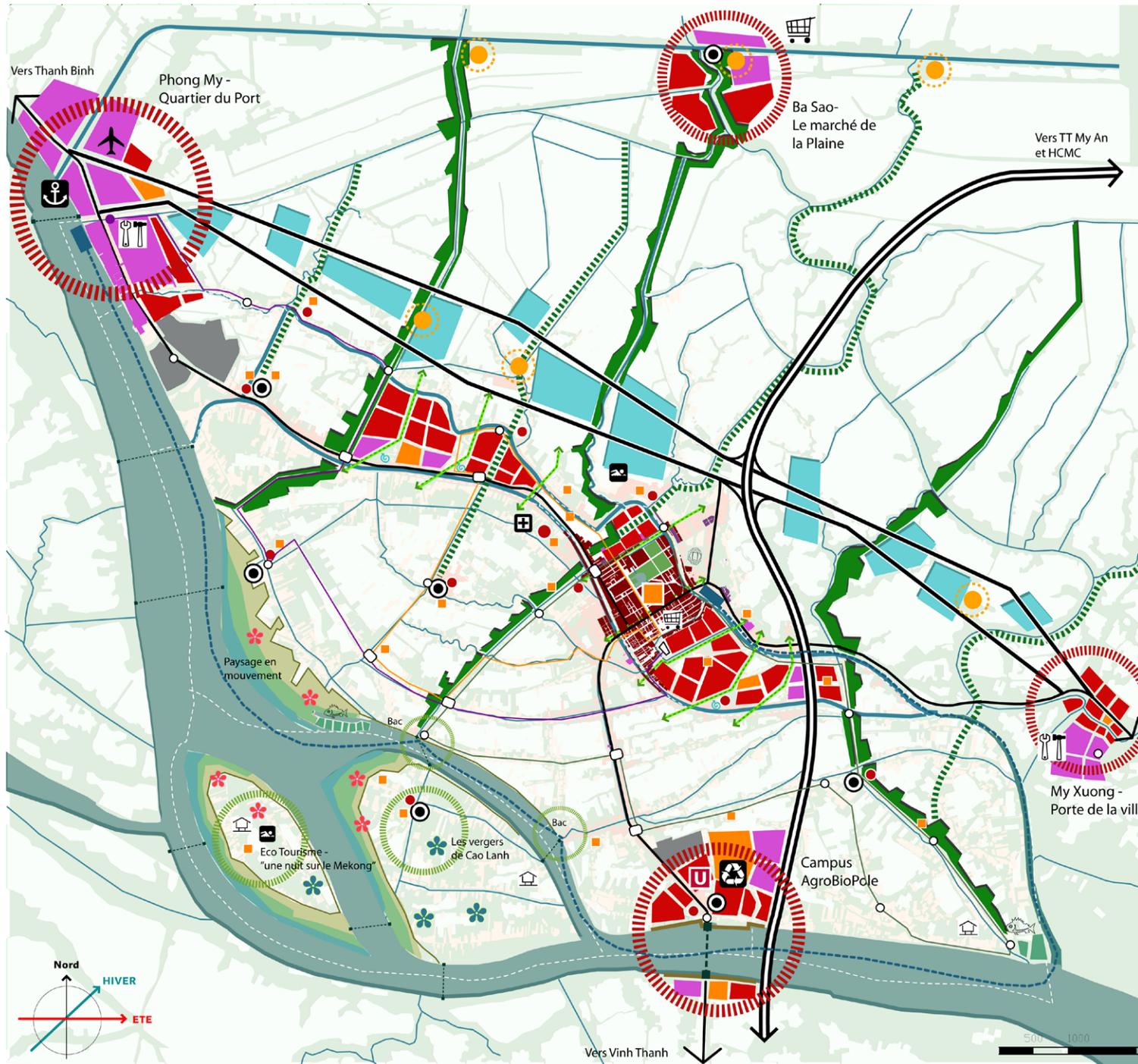
Notre vision, Cao Lanh 2038, vous présente nos idées et quelques solutions pour la ville qui tirent profit d'une approche à plusieurs échelles.

Ce pas en avant dans l'avenir permet de mieux comprendre les tendances qui orientent à la fois l'évolution de la ville comme patrimoine.

Elles font apparaître une meilleure compréhension du territoire et les éléments de programmation pour le développement de la ville, son identité et ses ambitions.



Cao Lanh - Vision 2038



- Développement économique
- Développement touristique
- Marché
- Industries / Activités
- Port
- Aérodrome
- Développement à inciter
- Polarité existante
- Formation
- Marie
- Hôpital
- Piscine naturelle
- Université
- Bassin de rétention
- Corridor vert
- Liaison verte
- Corridor à vent
- Pisciculture
- Jardin
- Verger
- Ressort touristique
- Route principale
- Navette
- Bac
- Habitat
- Equipement
- Industrie / Activité



« La résilience n'est pas un raisonnement déductif, mais un raisonnement inductif. »

Les hypothèses étant fluctuantes dans le temps, cheminer logiquement d'une situation initiale vers une situation future et définie est illusoire. En revanche, une vision de la situation souhaitée dans le futur nous permet de comprendre comment y parvenir.

Nous considérons qu'en 2038, l'engagement des autorités en matière de développement durable de Cao Lanh a porté ses fruits et peut s'expliquer selon 3 thèmes :

- Le patrimoine stratégique de l'eau
- Les mobilités parallèles et le développement économique
- Habiter la ville, habiter les terres

I. Le patrimoine stratégique de l'eau

L'eau est pour tous source de richesses, par ses alluvions et la vie agricole qu'elle permet. L'eau est également source de menace, notamment par sa puissance et sa variabilité. De tous temps, les habitants le long du Mékong ont su bâtir leur vie et leur développement sans chercher à s'opposer à cette nature monumentale.

Changement climatique

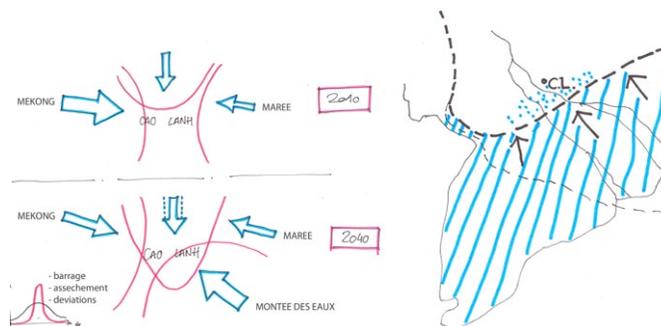
Le changement climatique modifie les 3 composantes de cycle de l'eau auxquels Cao Lanh en 2038 a réussi à s'adapter.

- La modification climatique du cycle de l'eau a provoqué une saison des pluies plus tardive mais plus marquée
- Les pays en amont ont construit des barrages pour les cultures et procèdent à des lâchés pour produire une électricité propre
- L'élévation des températures a augmenté l'évapotranspiration, rendant nécessaire l'irrigation

Au final le débit du Mékong est désormais plus faible, avec une alternance sécheresse / crue inondations.

Paysage en mouvement

Parallèlement, la température a fait fondre les glaces et le niveau de la mer monte. Chaque année, 50 à 100m de côte sont érodés. La salinité progresse dans les terres et les nappes phréatiques. L'eau douce vient à manquer, la production de riz qui avait augmenté avec la température diminue désormais à cause de la sécheresse et de la salinité. Certains s'essaient à l'introduction de crevettes dans les eaux saumâtres de leurs rizières ; les vergers eux, supportent difficilement toutes ces modifications.



Modification des composants du cycle de l'eau

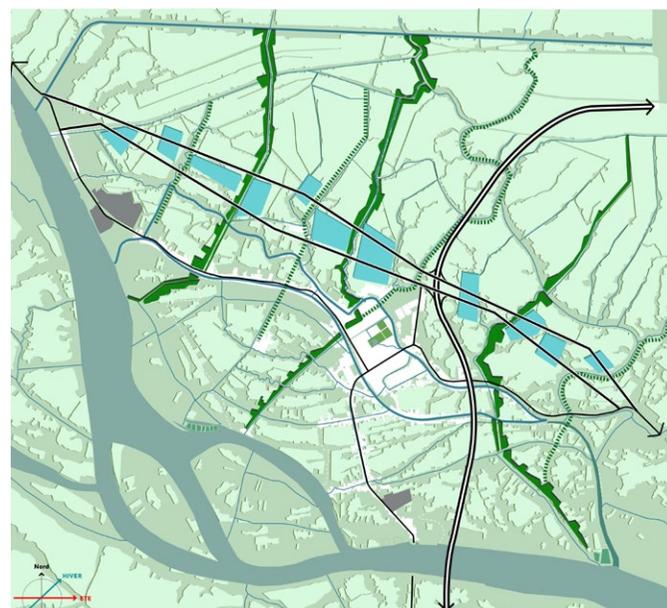
Les miroirs de Cao Lanh

Et pourtant, Cao Lanh a su s'adapter se dotant dès 2015 d'une audacieuse mais sage réserve stratégique d'eau douce. En ne tournant désormais plus le dos aux eaux de crues venant de la Plaine des Joncs qui fait son histoire et son statut de ville administrative de la province, mais en récoltant cette eau douce qui vient à manquer en saison sèche, conservant ainsi cet héritage. Cette intégration est

- Spatiale d'une part : elle permet d'affirmer le point d'entrée de la ville au Nord par un élément paysager.
- Environnementale ensuite : en diminuant - sans l'annuler toutefois- l'impact des crues et inondations, en permettant une gestion fine de l'eau douce par canaux techniques d'échanges. Que ce soit entre bassins, vers les systèmes d'irrigation et vers les canaux urbains, ce système adaptatif fournit toute l'année une eau douce à la ville, aux cultures et aux canaux qui restent navigables.

Ce projet audacieux fait la spécificité de Cao Lanh et est un exemple de l'intégration réussie des réseaux de transport et de la gestion des eaux.

C'est la complémentarité de ces mobilités parallèles entre fluvial-routier qui ont permis un développement économique inédit à Cao Lanh.



Les grandes infrastructures et le paysage de l'eau



II. Mobilités parallèles et développement économique

Deux vitesses

Les transports sur la province ont été développés depuis 2010 selon les deux orientations suivantes :

- un développement conjoint des transports fluviaux et routiers (routes digue), désormais efficace dans les transports locales
- un corridor de transit entre HCMC et Rach Gia – infrastructure hors sol permettant un regard nouveau sur le grand paysage et n'impactant pas le patrimoine d'eau, des rizières et des vergers.

Le contournement de la nationale QL 30, liant en viaduc le Cambodge à la piste Ho Chi Minh a permis en 2015 de délester la ville des flux routiers. Cela explique la qualité de vie des espaces publics dans le centre ville aujourd'hui.

L'intermodalité fleuve- route est assurée par le port de Cao Lanh.

Alors que depuis 20 ans, les métropoles d'Asie se sont asphyxiées d'automobiles, Cao Lanh tire profit de son maillage en transports doux (navettes reliant les quartiers de la ville, bateau, vélo).

Cao Lanh est aujourd'hui une ville de catégorie 2, grâce à l'accent mis par les autorités sur la valeur ajoutée et les spéci-

ficités de Cao Lanh dans leurs orientations de développement économique.

Economie multipolaire

Depuis 2010, les autorités ont intégré l'enjeu stratégique d'un développement complémentaire avec les villes de proximité. Ainsi, se sont vus développer les pôles suivants :

- Phong My - le quartier du port de Cao Lanh,
- Ba Sao – le marché de la plaine,
- My Xuong – la porte est de la ville
- le Campus liant recherche et formation.

Une vision plus conforme aux ambitions de la ville a nécessité un élargissement du périmètre administratif en 2020. Désormais, Cao Lanh intègre le territoire nord de la ville jusqu'au canal Nguyen Van Tiep.

L'agriculture

En comprenant que les marchandises en transit n'apportent que peu de revenus à la ville en nécessitant des embarcadères, entrepôts, ainsi que des voiries larges, bruyantes et couteuses, les autorités ont privilégié la transformation dans l'industrie agro-alimentaire.

Un enjeux important était la modification de l'exploitation agricole

à cause de la salinité croissante sur le territoire de Cao Lanh. Les produits et variétés concernés ont progressivement évolué grâce aux travaux de recherche de l'AgroBioPole implanté sur le campus de la ville.

Tourisme

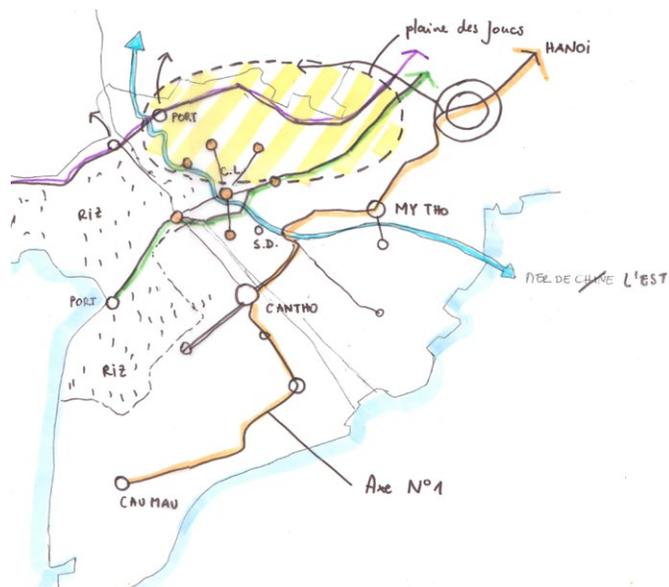
Deux sites forment aujourd'hui la base du concept éco-tourisme de Cao Lanh :

- Un tourisme doux sur les deux îlets au sud de la ville aménagé dans le respect d'un paysage en mutation afin de se ressourcer dans les vergers de la ville.
- Des réserves naturelles accessibles depuis Cao Lanh : Tram Chim et Gao Giong.

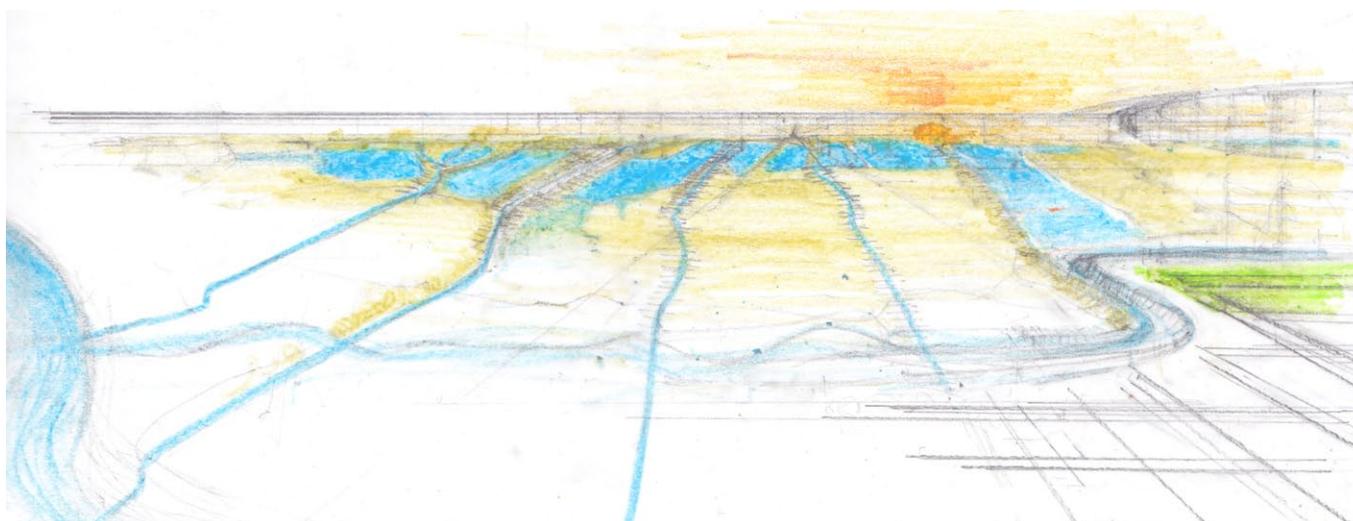
La spécificité de la plaine

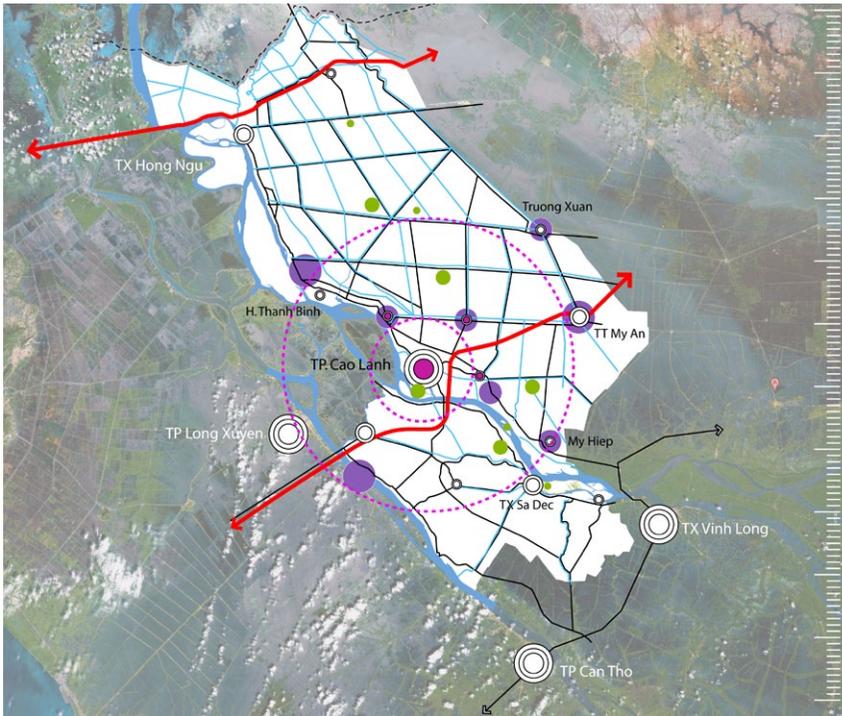
Par ailleurs, la Plaine des joncs, la réserve pharmaceutique, la proximité de villages de fleurs, le pôle universitaire et le centre de formation des techniciens médicaux, Cao Lanh a mis l'accent sur les produits de la biologie fine : médicaments, parfums, cosmétiques, dont la valeur économique à tonnage égal est bien plus grande, et ne nécessite pas d'investissement supplémentaire en infrastructure.

Par exemple, un camion de 2T de médicaments se valorise plus qu'un camion de 30T de riz et peut circuler sur des ponts et routes de taille moyenne existantes.

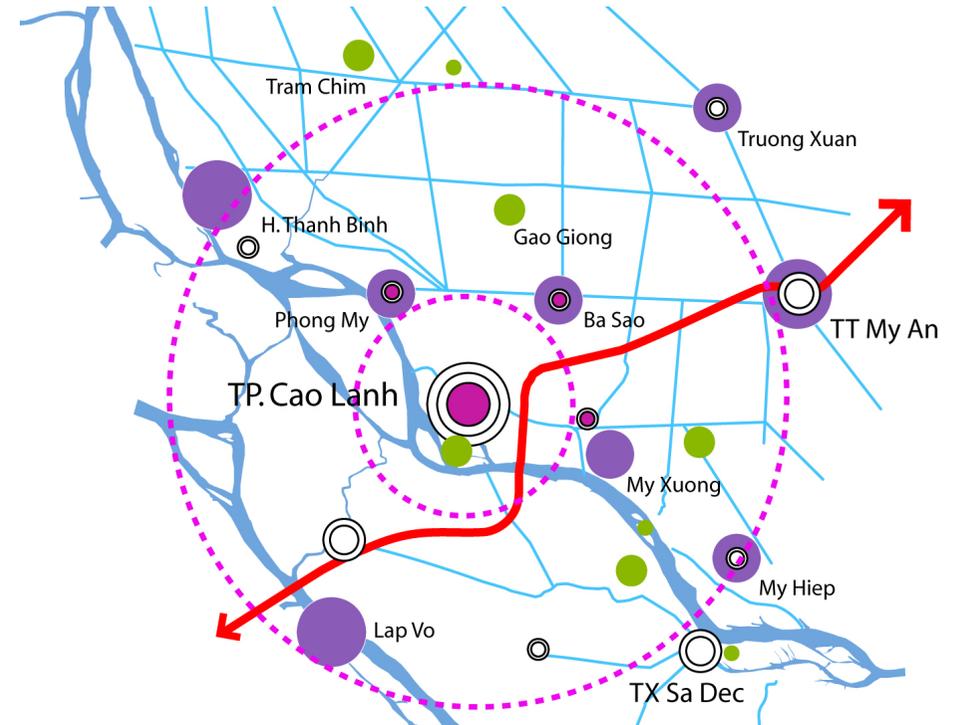


La position dans le Delta du Mékong

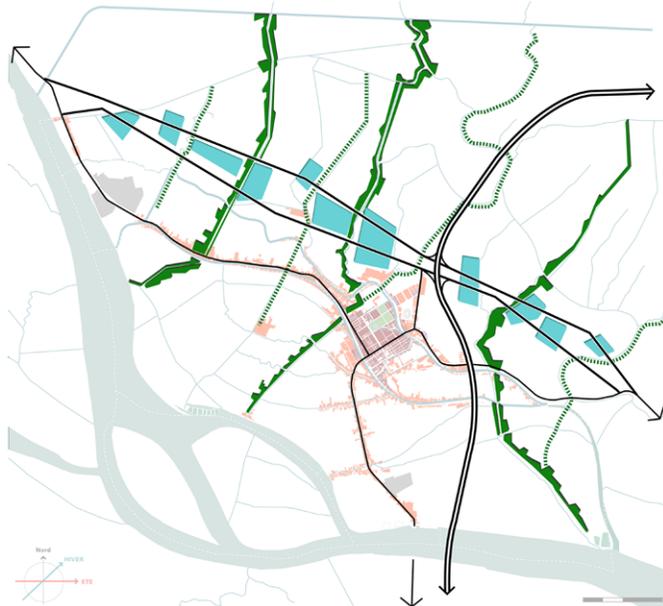




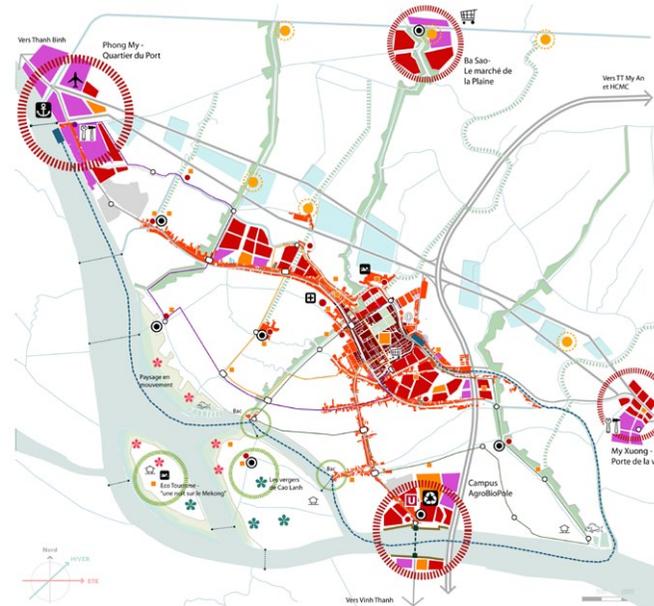
Position stratégique de Cao Lanh dans la province



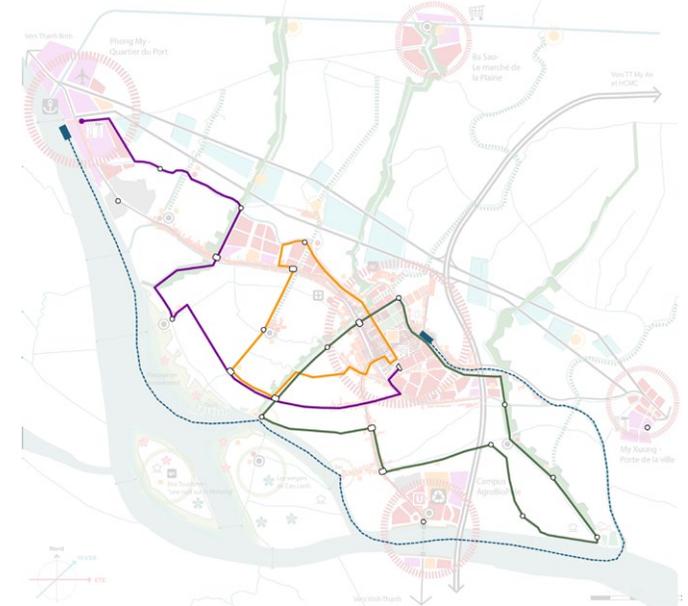
Pôles économiques et touristiques à développer autour de Cao Lanh



Le contournement nord et les bassins de rétention



Les pôles économiques de la ville



Les transports en commun à Cao Lanh

III. Habiter la ville, habiter les terres

Patrimoine architectural, la rue – lieu de sociabilité

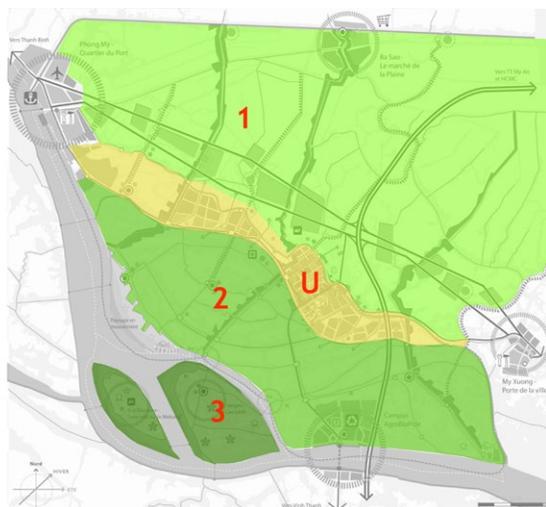
La diversité des ambiances urbaines (marché, canaux, rues habitées en ville ou sur les îles, les bacs avec les services associés...) a été volontairement inscrite dans l'identité de Cao Lanh, tout comme les écoles dans chaque Phuong, les temples et églises.

La cuisine du delta ravissait déjà les touristes des années 2000 et en 2038, Cao Lanh est encore un de ces lieux où les fruits cultivés localement profitent aux habitants et visiteurs.

Une fluidité grâce aux espaces publics

Partant d'une ville construite pour le confort automobiliste il y a 60 ans, la ville a engagé une réflexion sensible d'amélioration des espaces publics urbains. Trottoirs requalifiés, voiries rétrociées, jardins publics et percées vertes ont redonné place aux habitants de Cao Lanh.

Un autre point important consistait à requalifier les endroits peu développés à proximité du centre : canaux insalubres, habitat précaire, voiries peu adaptées.



Plan de repérage des zones

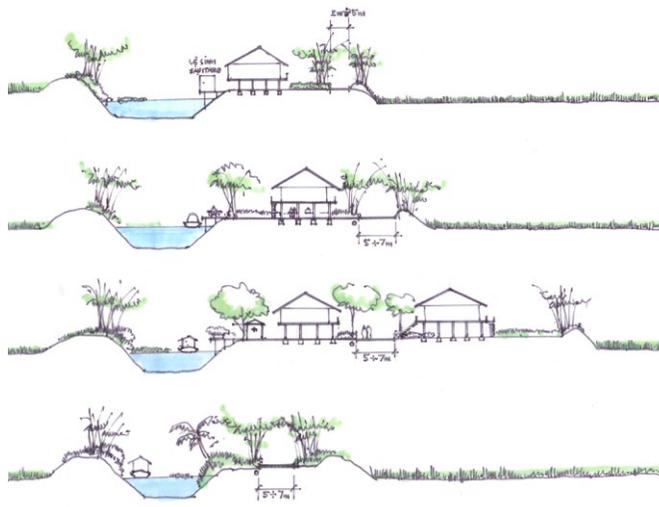
4 règles durables d'urbanisme

Cao Lanh a su plus que doubler sa population en améliorant la vie de ses habitants, grâce aux objectifs suivants :

- Construire en négatif : Etablir en urgence une topographie et des cartes d'inondabilité pour écarter les zones les plus à risque du plan de développement
- Anticiper les évolutions des quartiers du centre, y compris des espaces publics, permettant de maîtriser la perméabilisation des sols
- Améliorer l'habitat des zones de canaux et véritables lieux de vie
- Limiter l'étalement de la ville sur des nouvelles zones.

Vision 2038

La ville s'est développée de manière linéaire selon son schéma historique, selon une double mobilité routes et canaux affirmée. Afin d'intégrer cet axe avec les zones Nord et Sud moins denses, des percées vertes ont été créées. Elles laissent pénétrer les vents dominants, créent des continuités et perspectives visuelles, ponctuant le parcours de la ville d'aérations



Zone I - Coupe sur habitat sur pilotis

végétales, s'ouvrant enfin sur le paysage de la campagne. Cet espace, aménagé de promenades, d'espaces publics, de terrasses, est ponctué par l'implantation d'immeubles signal.

3 façons d'habiter dans la ville

La Zone I, au Nord de la ville, est traditionnellement caractérisée par la présence de rizières et de fortes inondations ayant atteint 3 mètres en 2000. Les habitats rehaussés sur pilotis sont protégés des crues. Cette configuration permet une nouvelle utilisation de l'espace entre le sol et l'habitat en période sèche. Diverses activités peuvent s'y développer: atelier au frais, garage, stockage etc...

Les voies circulables en béton ont été agrandies à 7m, permettant ponctuellement l'urbanisation des 2 côtés de la voie et facilitant les passages et la collecte des déchets. Ces zones se dirigent vers le marché de Bao Sao au nord de Cao Lanh, le long du canal Nguyen Van Tiep. Le paysage alterne différentes séquences : végétation, vue sur les rizières miroir, et le bâti latéral ou bilatéral.

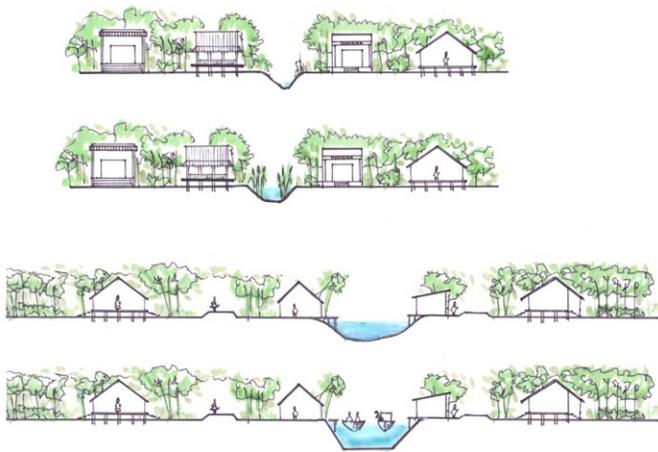
La création des bassins constituant la réserve d'eau douce a permis d'utiliser les volumes de terre extraits pour le rehausse-



Zone II - Bassin de rétention et de filtration



Zone II - Bassin de rétention et de filtration



Zone II - Requalification des canaux

ment en plusieurs phases des berges et routes ; mettant ainsi fin à la pratique du remblais béton et remplissage sable utilisé jusque dans les années 2010, et nuisible aux berges.

La Zone II a su préserver l'identité qui la caractérise, notamment la présence de nombreux vergers et quelques rizières. La culture est mixte mais les vergers restent les plus présents, et l'accent est mis sur la conservation de ces terres cultivables. L'identité des lieux a été conservée en tirant parti des routes cimentées peu larges mais favorables aux modes de transport doux. Afin de désenclaver les zones les moins desservies, une navette de transport collectif a été mise en place.

La séparation progressive des lieux d'habitation et de travail liée au secteur tertiaire a été prise en compte, en proposant progressivement une couverture intégrale du Sud de la ville avec les zones d'activités et le centre ville. Ce réseau a également favorisé la collecte des déchets.

Quant aux canaux, si les plus petits d'entre eux (auparavant non entretenus) ont été requalifiés en jardins filtrants pour les eaux grises (vaisselles, douches), ceux qui étaient navigables ont été renforcés et mis en valeur. Le constat de la saison des pluies, pendant laquelle les canaux sont le moyen de locomotion le plus pratique, ont conduit à l'instauration d'une double façade pour les habitations concernées. Cette dualité route/canal a permis une évolution de l'habitat : les habitations se sont tournées à la fois vers le canal et la rue créant une double façade ouverte sur les 2 réseaux.

D'autre part, la jacinthe d'eau présente sur les canaux a servi de matériau constitutif de plates-formes flottantes agricoles couvertes de terre végétale. Contrôlée en bassin, elle fixe les phosphore et nitrates des eaux usées. Récoltée lors de la maintenance des canaux, elle est broyée et insérée dans des bio digesteurs individuels (auxquels sont connectés les sanitaires) qui génèrent un biogaz et un compost de bonne qualité. Cultivée à cet effet, elle produit dans un bio digesteur de grande dimension de quoi alimenter en gaz ou en électricité une industrie de taille moyenne.

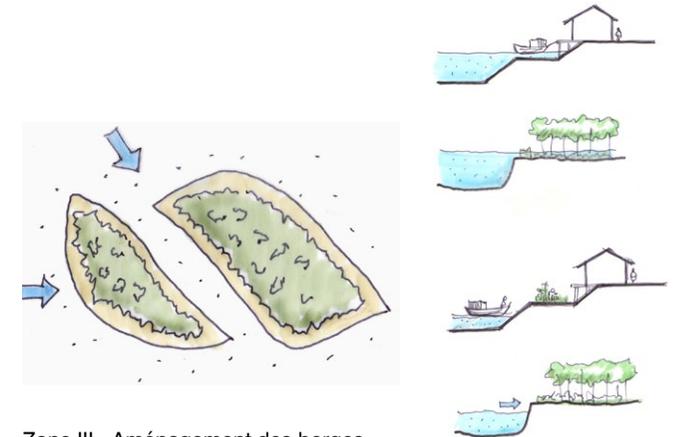
Cette zone est également spécifique de part sa localisation géographique entre la ville urbanisée et le fleuve. Deux axes

de communication déjà existants sont donc renforcés vers les bacs et dotés d'équipements publics. Ces deux portes d'entrée Sud donnant directement sur le fleuve sont traitées comme des pôles signal de développement localisé.

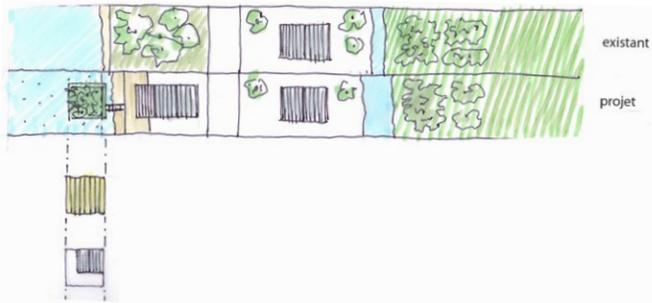
La Zone III est composée de 2 îlets qui abritent des vergers et une biodiversité de la flore. En 2038, elle est sujette à des inondations d'eau saumâtre qui mettent en péril la culture de ces vergers. De plus, les berges à angle droit non aménagées sur tout le pourtour des îles ont été violemment érodées en l'espace de 10 ans par le fleuve.

La ville de Cao Lanh au début des années 2020 a cherché à préserver ses vergers, véritable capital économique, écologique et paysager. A cet effet, les volumes des canaux intérieurs ont été agrandis afin de conserver l'eau douce pour mieux faire face aux saisons sèches.

Concrètement, les berges ont été réhaussées et réaménagées en digues à palier intermédiaire. Cette nouvelle terrasse a permis la continuité ou le développement au fil des saisons de différentes activités. Hors période de crue, cette bande fait la part belle à l'artisanat, l'amarrage et le déchargement des petites embarcations, le stockage de matières et même les cultures saisonnières adaptées à la salinité résiduelle du sol. Des extensions sur plate-forme flottante se sont développées,



Zone III - Aménagement des berges



Zone III - Aménagement des berges en terrasses inondables



Zone III - Vue sur l'habitat

permettant la culture de plantes notamment la Salicorne, très prisée de la gastronomie et dans l'industrie pharmaceutique, mais également le stockage et plus récemment un habitat flottant à vocation touristique.

Le centre-ville

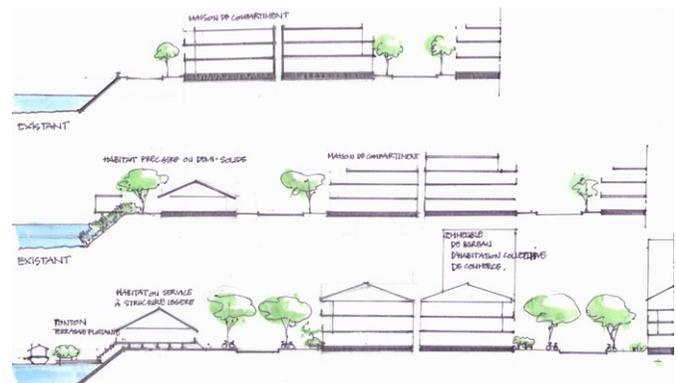
Espaces publics :

Les grandes rues surdimensionnées ont été rétrécies afin de donner une échelle plus humaine à ces grands axes. Ces espaces gagnés ont permis d'améliorer le partage de la voirie pour les circulations douces, d'agrandir les trottoirs et de laisser place aux activités quotidiennes ainsi qu'à l'appropriation spontanée des ces espaces (petits commerces de rue, repos..).

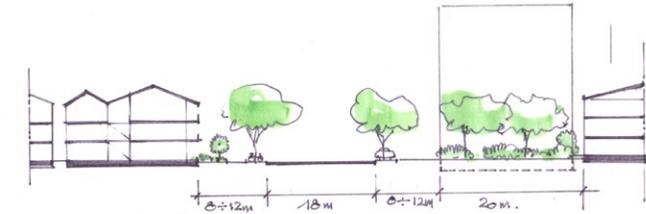
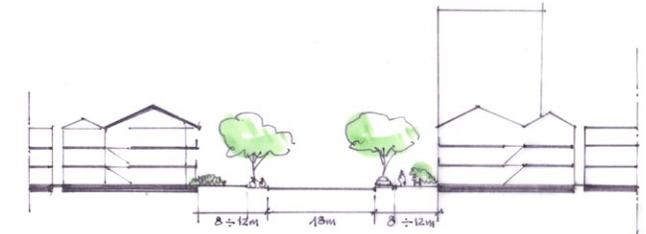
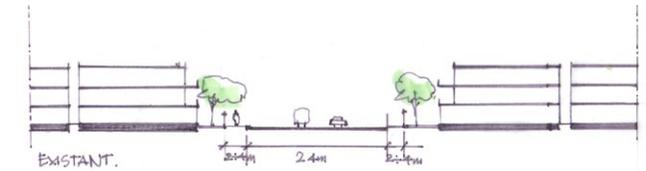
Constructibilité :

Afin de limiter la consommation des espaces et de rendre perméable les espaces publics de la ville, les constructions ont profité des dents creuses. Les percées vertes ont également permis la construction en hauteur des bâtiments la jouxtant, dans le respect du gabarit des rues.

Un accent a été mis pour rendre accessible l'eau par les berges. Ces dernières ont été réaménagées et les pontons ainsi créés permettent une promenade tout le long.



Centre-ville - Aménagement des berges



Centre-ville - Requalification de la voirie et constructibilité verticale

Références

- « Paysage en mouvement », géomorphologie peu stable, érosion forte avec production d'îlets sur le lit du Mékong, réflexions du Professeur Nguyen Ngoc Tran, NCSTP-MDDRC, 31 mai 2010.
- « La toile d'araignée comme métaphore de l'évolution du bâti dans le delta du Mékong, détail pour la ville Cao Lanh », Hervé Gazel, géographe-historien Géopolis@2010
- « Le delta du Mékong est au sein du Vietnam que depuis dix siècles à peine », grand atlas historique du monde, Georges Duby, Larousse, 1950
- « sans titre », crayon, aquarelle, encre de chine, sur papier de soie et Canson, 21x29,7 Sandrine llouquet, peintre, galerie Quynh à Ho Chi Minh Ville
- La bibliothèque de la province de Dong Thap, 2010 - ancienne maison commune de Sadec (1857) reconstruite à Cao Lanh
- « Marché flottant à Can Tho », Westlake Martin, bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009
- « les maisons sur pilotis de Can Tho, Kim Naylor, photographe, bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009
- « Paysage rêvé », BangNgoc Thanh, photographe bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009
- « Parcours intérieur/extérieur, Marguerite Duras » proposition de programme de pièce de théâtre autour de la vie de l'écrivaine autour du Mékong, la compagnie Théâtre Jeanne Champagne, metteure en scène, Malakoff France 2010.
- « Paysage ordinaire, l'espace public comme patrimoine primordial », Cao lanh, promenade urbaine 2010.
- « mineur au travail », Catherine Karnow photographe bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009
- « récolte de sel dans les marais salants du Thai Binh », Tim Page, photographe bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009 bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009
- « Labour d'une rizière au crépuscule », Tim Page, photographe, bibliothèque du voyageur, Gallimard, 2009

Conclusion

Notre démarche consistait à imaginer une vision pour la ville de Cao Lanh en 2038. Vision qui ne correspond pas à un schéma directeur figé pour les 30 ans à venir, mais plutôt à un processus souple et itératif.

L'intégration de la ville dans le grand paysage du delta du Mékong et de la plaine des Joncs était un deuxième fil conducteur de travail.

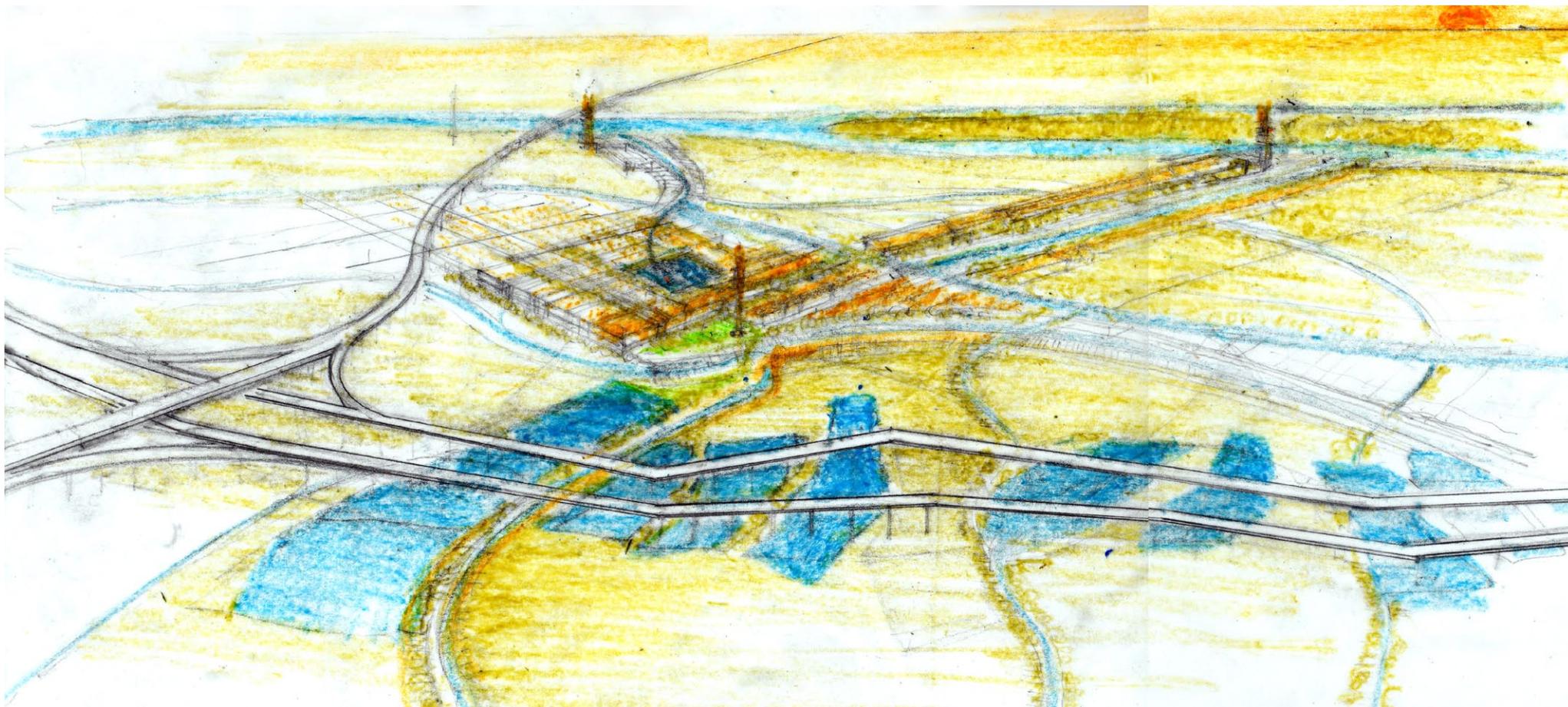
Dans un contexte de changement climatique, l'évolution de

l'économie et des modes de vie, il n'est désormais plus possible d'appréhender ce travail d'une manière linéaire et déductive.

Nous avons essayé d'évaluer les impacts possibles et d'apporter des esquisses de réponses.

L'idée avancée des bassins de rétention d'eau au nord de la ville lié aux nouvelles infrastructures nous semble une piste à explorer dans l'avenir proche.

Sortir de ces limites actuelles permettra à la ville d'engager un projet de grand territoire, investir sa position au sein du delta du Mékong et anticiper les changements profonds.







B

EQUIPE B LA VILLE AUX DEUX VISAGES

(de gauche à droite)

IVANES Frédérique
 GUYOT Céline
 GALLAVARDIN Charles
 VU Thi Nhung
 NGUYEN Minh Phuong
 BUI Quang Tinh
 ABADIA Gérard
 NGUYEN Hong Diep

Architecte-Urbaniste
 Architecte-Paysagiste
 Architecte
 Ingénieur environnement
 Urbaniste
 Architecte
 Architecte Urbaniste
 Interprète

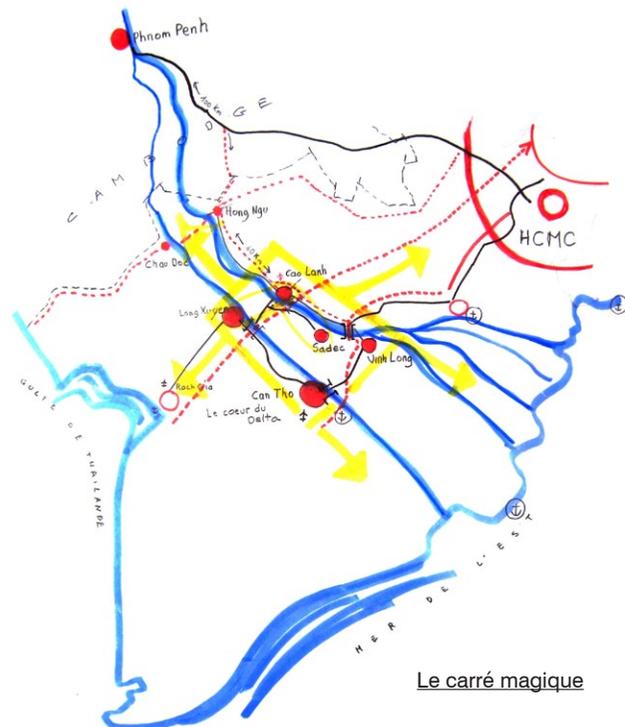
FRANCE
 FRANCE
 FRANCE
 VIETNAM
 VIETNAM
 VIETNAM
 FRANCE
 VIETNAM

Décliner les trois principes essentiels du développement durable économie, environnement social, à toutes les échelles : Delta du Mékong, Province de Dong Thap, Ville de Cao Lanh et des différents quartiers.

Privilégier les critères qualitatifs exigés pour les villes de deuxième catégorie (qualité de vie, services) , plus que les critères quantitatifs, (nombre d'habitants, surface des voies) .

Le carré magique au cœur du Delta

Un « Carré magique » constitué par les cinq villes de Can Tho, Long Xuyen, Vinh Long, Cao Lanh et Sadec sera en relation directe avec HCMC, le golfe de Thaïlande, la mer de l'Est et le Cambodge. Il regroupe près de 3 millions d'habitants au cœur du delta du Mékong. Le développement économique de Cao Lanh ne peut se concevoir indépendamment de ses relations au sein de ce réseau de villes.



Le carré magique

Planifier dans le temps : définir des priorités

le rythme de réalisation des infrastructures nouvelles doit tenir compte des priorités dans les limites des budgets d'investissements publics.

2010- Une aire urbaine limitée et protégée partiellement par une digue contre les inondations.
Un espace agricole de rizières et de vergers habités sillonnés de canaux.

Un réseau de villes solidaires

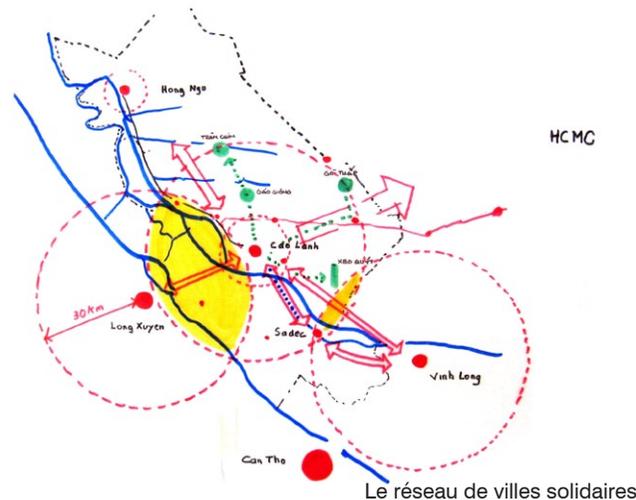
Renforcer les relations avec les villes proches de Cao Lanh
Les déplacements par la route et par le fleuve, en particulier avec Sadec.

L'accès aux sites touristiques de réserves naturelles

Le réseau des transports en commun et les interconnexions entre les différents modes de transport de passagers.

Complémentarité entre chaque ville (Santé, recherche, enseignement).

Valoriser les points forts de Cao Lanh (médecine, hôpitaux ,biologie, production pharmaceutique et cosmétique...



Le réseau de villes solidaires

2015 – Première priorité

Arrivée de la nouvelle voie HCMC et des deux nouveaux ponts.
Le chef lieu du district de Cao Lanh (My Tho) est intégré à la ville de Cao Lanh, augmentant sa population de 12 000 habitants.



2020 – deuxième priorité

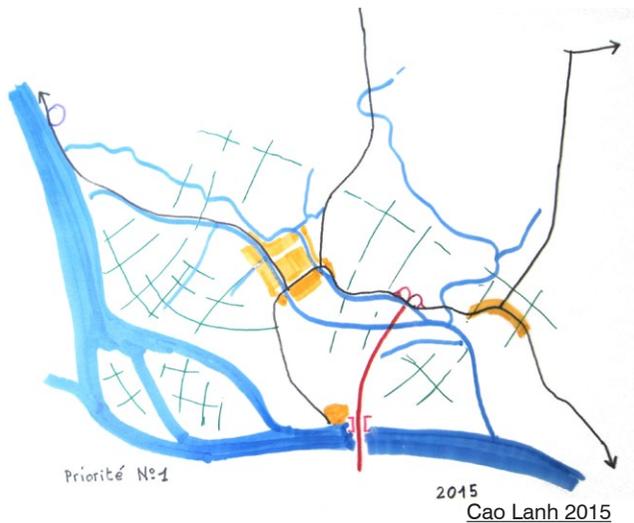
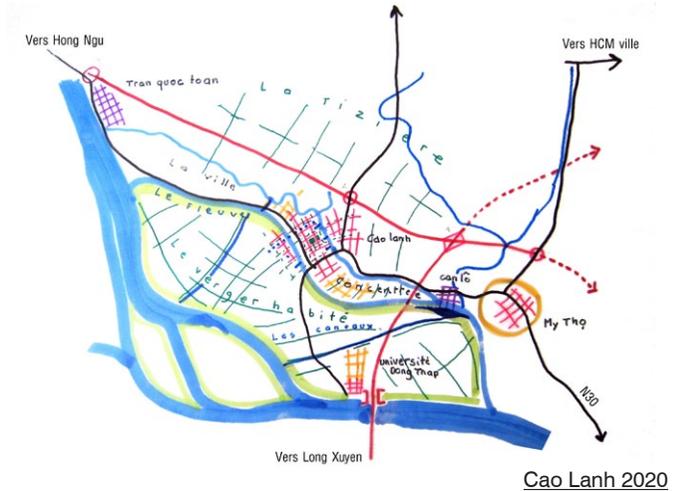
Réalisation d'une voie digne de contournement de la ville et création de 4 nouveaux carrefours d'accès à la ville qui vont orienter son développement dans l'espace. La ville dense est confortée, son extension est contenue.

En 2020 les espaces du « verger habité » sont préservés :

Les conditions de vie des habitants sont améliorées sur le plan sanitaire par des actions d'assainissement, d'alimentation en eau et de collecte des déchets.

Préserver l'avenir : aucune voie nouvelle, aucun carrefour nouveau maintien de l'équilibre social de ces espaces cultivés et habités.

Tourisme tourné vers l'écotourisme

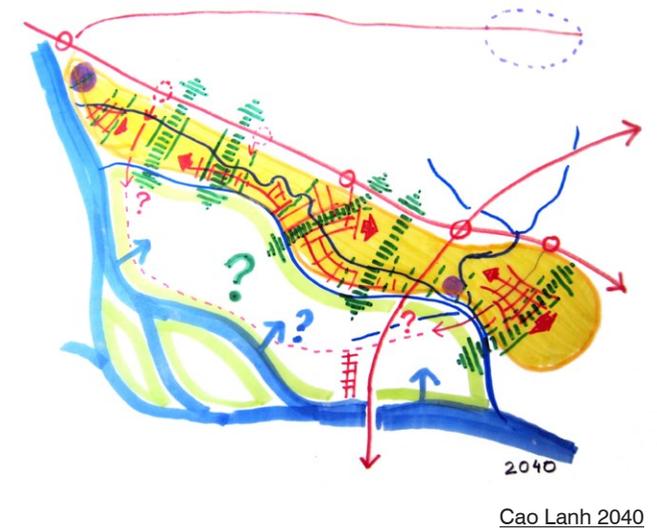


2040- Planifier l'inconnu

Préserver l'avenir en protégeant les secteurs naturels sensibles et en confortant les secteurs d'urbanisation sur des espaces limités.

La route digne de contournement devenue « route du Cambodge » orientera le développement de la ville et de nouveaux carrefours seront créés en fonction des besoins de l'extension urbaine.

Maintien de coupures vertes transversales



LA VILLE AUX DEUX VISAGES

Une ville à la fois urbaine et rurale

La ville aux deux visages, associe dans un même territoire les modes de vie urbains et ruraux avec un centre urbain historique et un "verger habité".

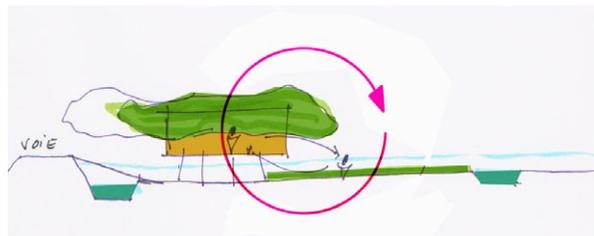
Le centre urbain de Cao Lanh accueille les services, commerces, équipements et institutions à l'échelle de la ville. Elle a aujourd'hui une structure urbaine forte, en particulier viaire, et a de fortes potentialités de densification. Elle peut accueillir plus d'habitants qu'elle n'en a aujourd'hui.

A proximité du centre, un "verger habité" contient un tiers de la population de Cao Lanh. Ce territoire agricole s'organise autour d'un réseau de canaux lui donnant une trame d'organisation linéaire d'habitats dans laquelle viennent s'insérer quelques services, commerces et équipements de quartier.

Chaque parcelle agricole fonctionne comme un écosystème dans lequel l'homme s'inscrit dans un cycle de production et de recyclage : multi activités, végétation abritant l'habitat, recyclage des déchets anthropiques...

Ce fonctionnement en écosystème permet une gestion durable de ce territoire tout en assurant à l'homme des moyens de subsistance pérennes.

Ce territoire a un équilibre fragile qui intègre difficilement d'autres modes d'habiter. La construction de récents lotissements de type "ville centre" au milieu de ce territoire montrent des signes de dysfonctionnement.



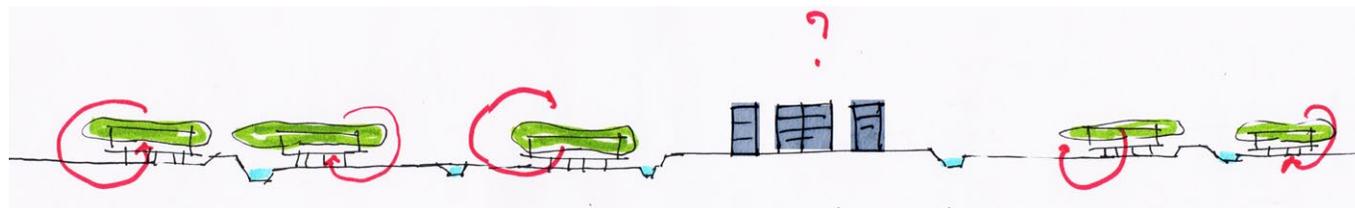
Un fonctionnement en écosystème



Une trame urbaine linéaire organisée autour des canaux



Les micro-polarités des équipements et commerces dans ce système linéaire

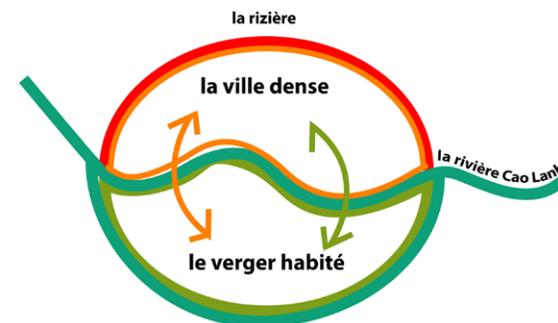


Un équilibre intégrant difficilement d'autres modes d'habiter

Une ville dense et un verger habité

Les deux territoires agricole et urbain de Cao Lanh fonctionnent de manière interdépendante : l'un produit, le second vend, transforme, se nourrit.

Cette relation est, à notre sens, à préserver, et le projet de planification de Cao Lanh devra prendre en compte cet aspect de son économie rurale.



LE PARTI D'AMENAGEMENT

Favoriser les critères qualitatifs du pour accéder à la catégorie 2

Planifier la ville dense c'est mettre en valeur les critères qualitatifs qui manquent à la ville de Cao Lanh.

Les 20 points qui font défaut à la ville pour accéder à la catégorie 2 seront gagnés grâce aux critères qualitatifs :

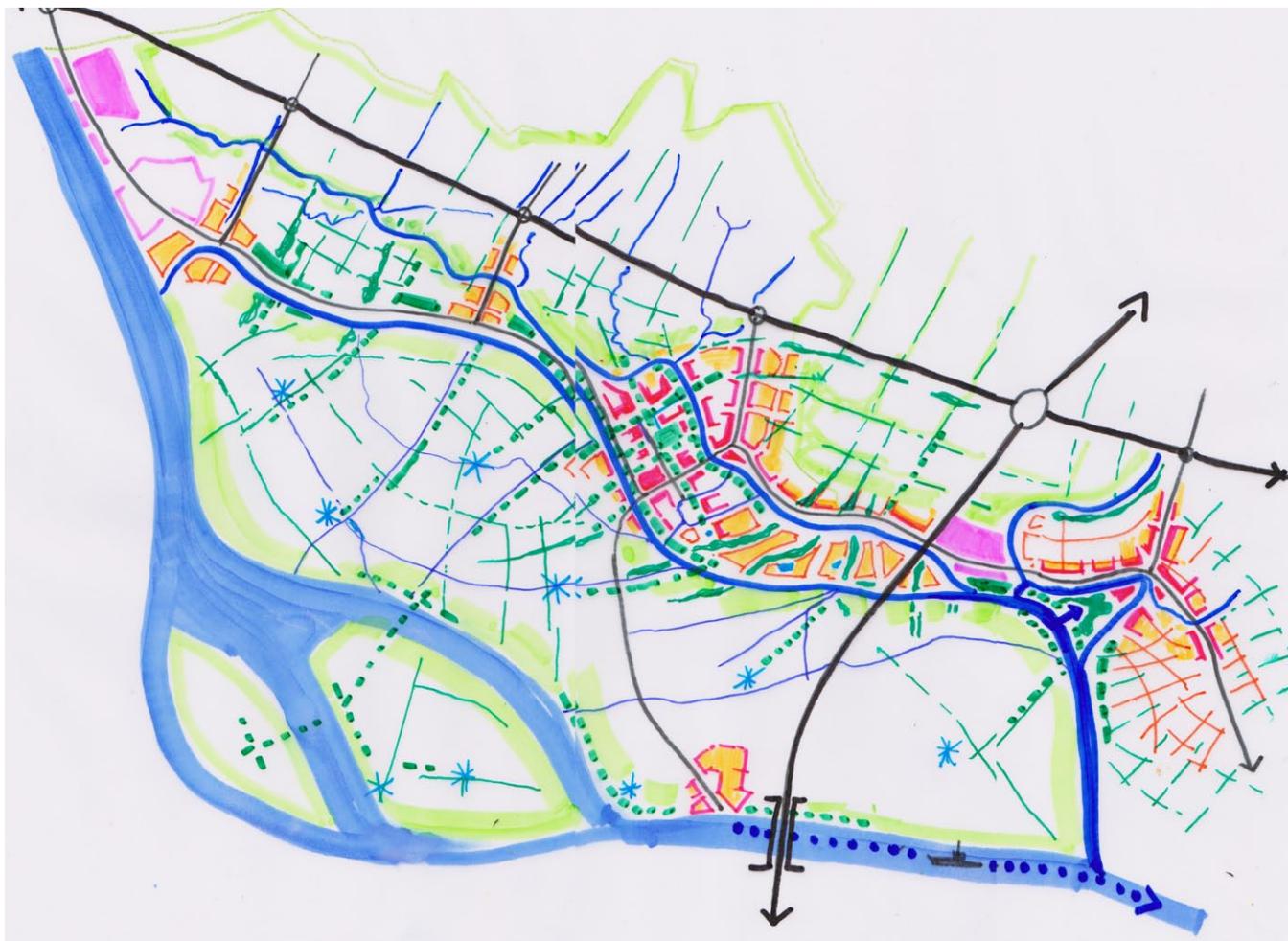
- Passer de 106 700 habitants en zone urbaine à 120 000 habitants, (+3points)
- Respecter la croissance démographique naturelle de 3% par an correspondrait à 50 000 personnes supplémentaires en 2020
- Privilégier les critères qualitatifs pour les services publics, la solidité des constructions, les réseaux d'assainissement et d'alimentation en eau.

Une ville dense et qualitative

Appliquer les critères qualitatifs à Cao Lanh se traduit par le confortement et la préservation de l'éco-système de ce que l'on a qualifié de « Verger habité », tout en améliorant les conditions de vie des habitants.

Concernant la « Ville Centre », nous proposons de l'intensifier, c'est-à-dire de renforcer son attractivité et son statut par sa densification, l'ajout de services supplémentaires (culture, sport, etc.) et l'aménagement paysager des rues et berges des rivières.

En parallèle, on maîtrise les extensions de Cao Lanh ; c'est-à-dire que l'on concentre nos efforts sur des sites bien définis à proximité du centre ville (pour éviter le phénomène d'étalement urbain). Les aménagement proposés laissent une place importante à la nature (eau, végétation) et sont pensés pour offrir un cadre de vie agréable pour tous (environnement, services, relations sociales).



POUR UN CENTRE VILLE DU VIVANT

Le centre ville de Cao Lanh détient tous les éléments capables de le transformer en centre attractif de grande ampleur : des espaces non bâtis en grand nombre qui deviennent des lieux d'opportunité, un paysage de grande échelle et des éléments naturels encore inscrits dans la ville, capables de générer une qualité de vie idéale en milieu urbain.

Pour la réalisation de cet aménagement, la ville doit engager les processus suivants :

La valorisation du foncier, pour une optimisation des possibilités d'offres de services, d'activités, d'équipements et de logement consolidant une population sur le lieu même.

L'organisation de la densité, une lecture de la ville

La densification des espaces opportuns s'organisera selon les axes principaux générant trafic et concentration de personnes

La mise en évidence de la relation aux canaux et à l'eau dans la ville

Le centre ville de Cao Lanh est défini par les canaux, qui lui sont des accès comme une limite. Cependant, cette relation ambiguë avec l'eau ne s'exprime actuellement pas dans la ville. Un des enjeux du centre de Cao Lanh est donc d'affirmer son rapport à l'eau, et d'exploiter ce qui peut être un atout dans ce qu'elle peut générer : du paysage, de la végétation associée, des déplacements, de l'humidité et de fraîcheur. Cela nécessite de :

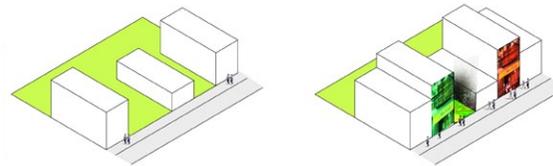
- créer des accessibilités aisées aux berges, majoritairement occupée par des parcelles privées actuellement,
- créer des continuités du centre aux berges
- de valoriser de toutes traces d'eau, canaux et bassins, reliés par des parcours arborés

L'utilisation de la relation eau/humidité/convivialité à l'échelle des quartiers

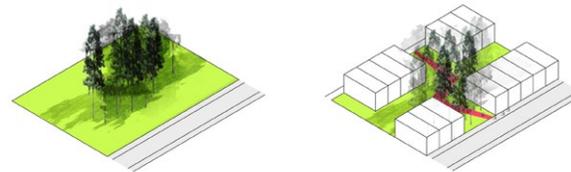
_ dans les quartiers denses du sud, l'introduction de parcours végétalisés et l'aménagement des coeurs d'îlots publics

_ dans la partie nord le rapport bâti-végétation s'inverse. L'eau et la nature encore très présente permettent de constituer une structure humide renforcée par des succession de noues.

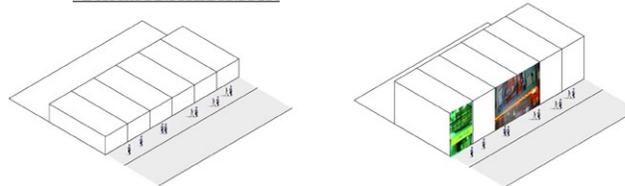
Valorisation d'une parcelle



Valorisation d'un îlot



Densification verticale



Evolution de la densité



- alignement lié aux axes viaires
- végétation dans les zones denses sud
- végétation liée au parcours d'eau
- jardin-noue

Plan de la composition paysagère du centre ville

UNE EXTENSION URBAINE DURABLE

En parallèle du renforcement du centre ville, le quartier 3 est le quartier privilégié (de part sa situation) pour développer des extensions de Cao Lanh dans les années et décennies à venir. L'intention est de proposer de nouveaux quartiers répondant aux désirs de modernité des autorités vietnamiennes tout en apportant une attention particulière aux défis environnementaux qui nous concernent tous et qui demandent de penser la ville de façon durable, c'est-à-dire une ville qui soit agréable pour tous et qui favorise le développement sans compromettre la qualité de vie des générations futures ; d'où l'importance de respecter l'environnement et d'apprendre à vivre en harmonie avec lui (plutôt que de vouloir le dominer à tout prix). Les extensions du « Quartier 3 » s'organisent autour de lacs artificiels de différentes tailles, reliés aux réseaux de canaux existants. Ces lacs font référence aux lacs urbains que l'on retrouve dans plusieurs villes vietnamiennes (identité vietnamienne).

Ces lacs jouent plusieurs fonctions : **sociale**, espace public majeur, **économique**, favorise la création de commerces et l'implantation d'entreprises.

Densité urbaine : Bâtiments en R+3 ou R+4

Mixité des fonctions : logements, commerces, services publics (école, espace santé, etc), bureaux, jardins publics.

Mixité sociale

Architecture bioclimatique et écologique

Les extensions du Quartier 3 s'accompagnent de la création de « corridors écologiques » qui s'étirent d'une rive à l'autre des rivières (rivière Cao Lanh et rivière Dinh Trung) et qui seront considérés comme non constructibles sur le long terme.

Principes d'aménagement pour l'ensemble des extensions du quartier 3 :

Conservation et mise en valeur de l'ensemble des canaux existants, création des lacs, des voiries et des corridors écologiques, conserver et améliorer l'habitat existant en vue d'éviter les relogements.



Scenario d'aménagement 2020



Scenario d'aménagement 2040

UNE VILLE AU BORD DE L'EAU

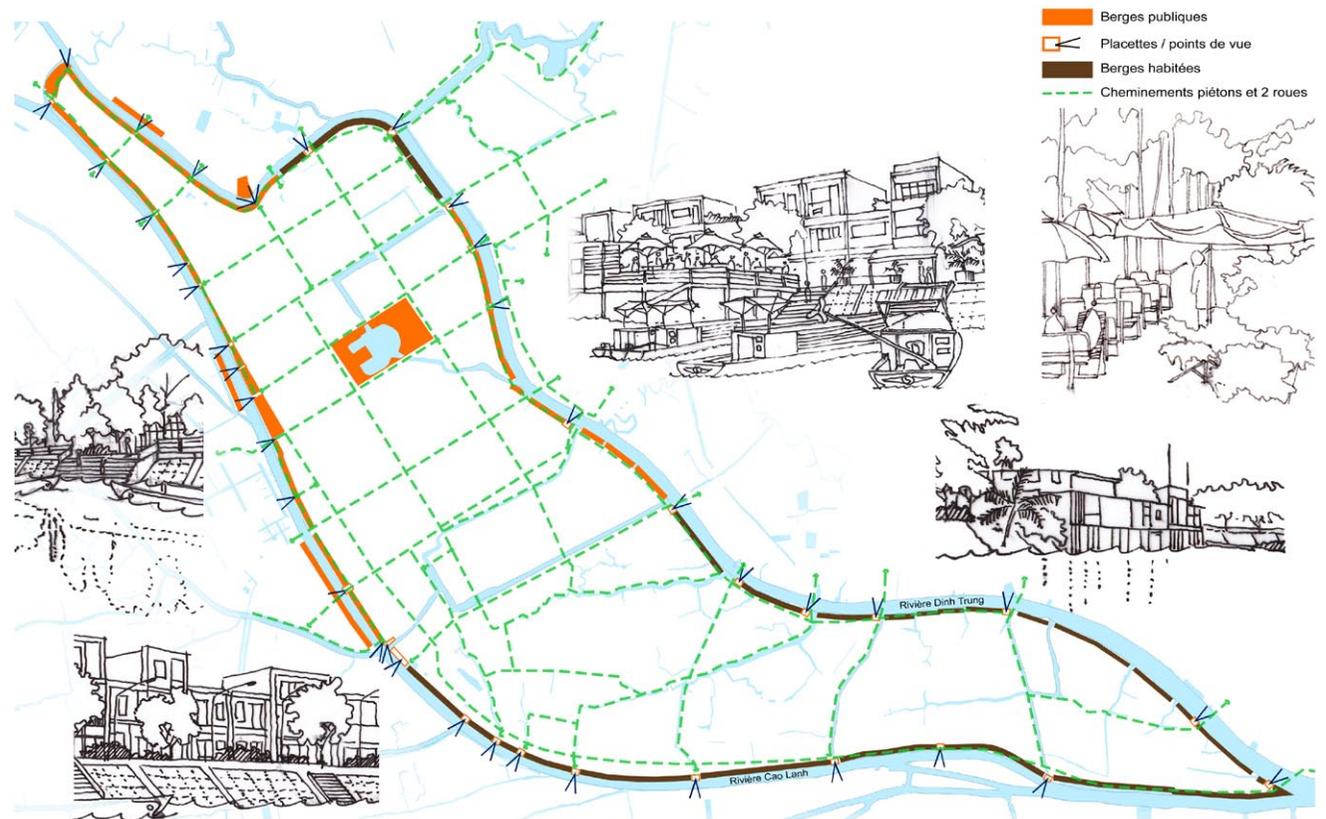
Cao Lanh, comme bon nombre des villes du delta du Mékong, est traversée par de multiples rivières et canaux, faisant de cette terre une des plus nourricières au monde.

Historiquement fondée au bord du Mékong, la ville de Cao Lanh s'en est retrouvée éloignée avec le déplacement du lit du grand fleuve. La ville, prudemment, n'a pas suivi le Mékong, et se situe aujourd'hui à une distance d'environ 4km. Le souhait d'une ville au bord du Mékong est exprimé par l'actuel schéma directeur. Il nous paraît cependant aujourd'hui difficile de déplacer la fonction historique du centre-ville sur les berges du grand fleuve, trop éloigné. Enfin, la position retirée de la ville dans les terres lui offre de meilleures possibilités de maîtrise sur la montée des eaux grâce à la multitude des canaux présents sur le territoire.

Notre projet consiste à vous proposer de tirer parti de la situation privilégiée actuelle de Cao Lanh qui est traversée par deux rivières principales formant une boucle autour du centre ville, et qui se prolongent jusqu'au Mékong: les rivières Cao Lanh et Dinh Trung. Cette situation offre de grandes potentialités d'aménagement d'une ville au bord de l'eau.

Avec le développement de Cao Lanh et l'arrivée de nouveaux habitants, les quartiers du centre ville et périphériques deviendront plus denses: l'ouverture de la ville sur l'eau sera alors de plus en plus appréciée par la fraîcheur et l'agrément paysager qu'elle procure. Les rivières ont aussi un rôle fonctionnel à jouer, qui peut être diversifié selon l'emplacement dans la ville.

L'aménagement des berges est différencié entre le centre-ville et les quartiers périphériques. En effet, la fonction de centre ville est valorisée par l'aménagement d'espaces publics au bord de l'eau, tandis qu'en périphérie, une plus grande part d'occupation résidentielle privée habite les berges, en ménageant ponctuellement des accès publics.



Plan de localisation des berges publiques et des berges habitées

FORME URBAINE DU CENTRE DE CAO LANH EN 2020



Illustration du développement urbain de Cao Lanh en 2020



C



EQUIPE C - Cao Lanh: un Archipel Jardin

(de gauche à droite)

NGÔ Quoc Viet
PHAM Quang Dieu
JAUREGUIBERRY Anne
BENSOUSSAN Yves
FROITIER Charline
BURQUEL Benoit
BACH Anh Tuan
TRAN Thien Tanh

Architecte
Architecte
Architecte-Urbaniste
Architecte
Ingénieur
Architecte
Architecte
Interprète

VIETNAM
VIETNAM
FRANCE
FRANCE
FRANCE
BELGIQUE
VIETNAM
VIETNAM

Cao Lanh: un Archipel Jardin

Approche Générale et Méthode

Cao Lanh est une ville caractérisée par une **qualité de vie indéniable**, et qui présente avec sa campagne proche et habitée un ensemble urbain particulier de plus de 170.000 habitants. Cette proximité et complémentarité de la ville et de la campagne constituent la **spécificité de Cao Lanh** par rapport aux autres villes du centre du Delta.

Différents éléments font de Cao Lanh un ensemble urbain remarquable. Il est nécessaire de les comprendre comme des **atouts** sur lesquels s'appuyer pour planifier durablement de la ville. Ils représentent à notre sens une richesse et un **potentiel** qui sont la base d'un développement maîtrisé qui s'appuie sur la géographie et le mode de vie local.



Bâties et tissus

D'une part, **la ville** est clairement structurée par une trame viaire homogène. Ses voies et espaces libres sont larges, aérés et plantés. De plus, le centre ville est circonscrit par un réseau de canaux importants. Enfin, la typologie de l'habitat correspond aux usages locaux.

D'autre part, **la campagne** est très habitée: plus de 40% de la population du district de la ville de Cao Lanh se trouve hors du centre urbain. Cette campagne produit de plus une grande part

des ressources de la ville district. On y trouve une agriculture variée, des vergers et cultures maraîchères aux zones rizicoles, des élevages individuels, etc. L'habitat traditionnel léger s'y adapte aux besoins de la population.

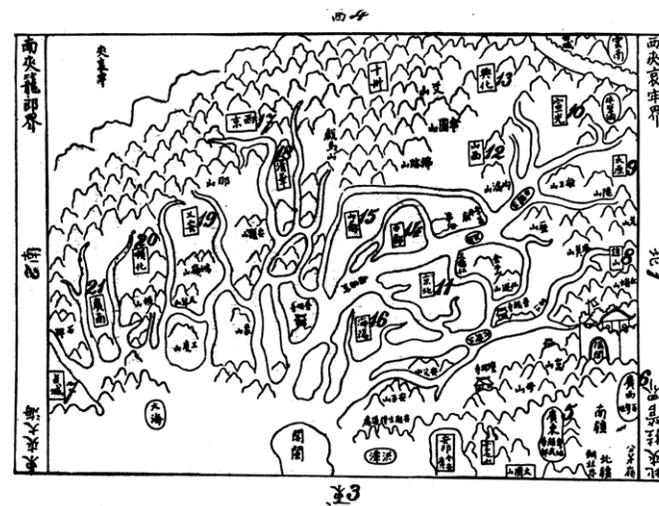
Face à ce constat, notre méthode est simple. Une analyse exhaustive et complète de la ville district de Cao Lanh et d'un territoire complexe comme celui du delta du Mékong semble prétentieuse. Les autorités et la population locale connaissent mieux que nous leur environnement, que certains d'entre nous découvrent à peine. Il s'agit plutôt, à notre sens, de tenter de dégager, à partir de ce constat et après une analyse partielle des points qui nous sont apparus comme majeurs, des enjeux qui pourront peut être aider à mieux orienter la planification de Cao Lanh.

Les propositions spatiales et techniques avancées se basent sur ce constat simple et tentent de manière innovante d'ouvrir des possibilités pour un développement durable de Cao Lanh. Elles se fondent sur les spécificités du lieu. Une proposition globale sous forme d'un plan de synthèse conclut notre réflexion.

Dat Nuoc

La relation entre l'urbanisation et l'eau tient une place privilégiée au Vietnam. La topographie complexe du delta du Mékong, en particulier, est caractérisée par l'omniprésence de l'eau et son imbrication constante avec les établissements humains.

L'expression Dat Nuoc, par laquelle les Vietnamiens désignent leur pays, révèle les implications culturelles de cette relation. Alors qu'ensemble, l'expression désigne le "pays", pris séparément les mots signifient respectivement "terre" et "eau". L'interdépendance mais également autonomie entre



Dat Nuoc, carte du Vietnam sous la dynastie Le, 1490

ces éléments est donc non seulement basée sur une relation pragmatique au paysage, mais a des implications culturelles profondes. Nos visions pour Cao Lanh se basent sur l'analyse de cette relation particulière à la géographie, tentent de tirer parti de cette imbrication fragile et de faire face aux menaces liées à ses mutations contemporaines.

La zone hybride entre l'eau et la terre est envisagée comme un espace riche à différents niveaux:

- du point de vue pragmatique, tout d'abord, pour la riziculture et de la gestion des crues.
- à l'échelle urbaine, ensuite, par la mise en évidence des rythmes naturels.
- sur le plan culturel, enfin, dans la recherche d'une identité basée sur les spécificités du territoire.



Dat Nuoc, collage

Hydrologie, Territoir et Paysage

La province de Dong Thap possède un réseau hydrographique dense. Le Mékong et deux de ses affluents traversent la région de Cao Lanh. Au nord de la ville, les canaux strient le territoire perpendiculairement et forment un système qui permet l'irrigation de la Plaine des Joncs autant que la drainage des zones autour du Mékong lors des crues. L'ensemble des fleuves et canaux forment dans la province un système hydrologique homogène.

Régime hydrologique

Le réseau hydrologique est caractérisé par deux saisons principales mais il est également affecté par le régime des marées de la Mer de l'Est. La saison des pluies s'étend de mai à octobre, alors que le débit du fleuve n'atteint son maximum qu'à partir de septembre. Le débit d'eau durant cette saison représente $\frac{3}{4}$ du débit annuel. Cette différence saisonnière de débit rend difficile la gestion des potentialités de navigation ainsi que la qualité environnementale des paysages urbains le long de ces canaux.

De plus, le système des marées affectent de manière significative le régime hydrologique des plaines de la région. Durant la saison des pluies, les marées hautes remontent le système fluvial et empêche le drainage vers la mer. Les changements climatiques globaux ainsi que l'élévation du niveau de la mer à prévoir risque de rendre la problématique des inondations encore plus grave.

Inondations

La province de Dong Thap est tout d'abord sous l'influence des crues en amont sur le Mékong. Chaque année, les inondations ont des influences majeures sur la qualité de vie, environnementale et économique de la région. Les crues et les alluvions enrichissent les terres agricoles. En se déposant, ces alluvions permettent également de contrer l'affaissement naturel du delta. Néanmoins, les inondations causent chaque année des dommages importants et détruisent infrastructures

et logements le long des canaux.

Les inondations de la ville de Cao Lanh sont provoquées par une combinaison de la montée des eaux du Mékong, des crues de la Plaine des Joncs et des pluies torrentielles. Les cartes des inondations de 1999 à 2003 montrent que des parties entières de la ville sont inondés chaque année. **Les propositions de développement durable pour Cao Lanh doivent prendre en compte les stratégies de prévention et limitation des effets**



Structure topographique de Cao Lanh

Structure de contrôle des inondations pour la ville de Cao Lanh

néfastes des inondations. Topographie

Cao Lanh possède un relief relativement plat avec une pente naturelle minime depuis les levées de terre le long du Mékong en direction de la Plaine des Joncs. Les niveaux moyens varient entre 0,8 et 1 mètre avec certaines zones à 1,5 mètre. Les terres hautes sur lesquelles s'implantent le bâti longent les canaux et délimitent les terres basses inondables réservées à l'agriculture. Cette micro-topographie forme une caractéristique majeure de Cao Lanh et influence fortement la forme bâtie. La coupe topographique nord-sud montre clairement l'imbrication rythmée des deux éléments majeurs du paysage : les terres où se situent les zones urbaines, les infrastructures de transport, etc, et l'eau qui comprennent les fleuves, les canaux et les terres basses inondables.

Paysage

Deux types de paysage caractérisent la ville de Cao Lanh et sont liés à des habitats différents. Le paysage urbain, d'une part, est structuré par un maillage viare relativement complet où se mélangent le tissu urbain, les zones vertes, les lacs et les canaux. Le paysage le long des canaux et des fleuves, d'autre part, se caractérise par des habitats parsemés sur les terres hautes le long des canaux et des routes parallèles et entourées de vergers et rizières.



Carte des zones inondés et de la structure du sol et de l'eau



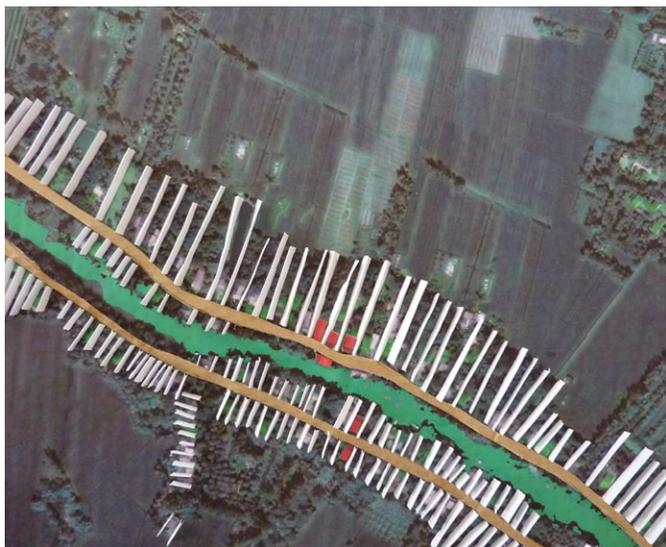
Nord

Sud

L'Archipel Jardin

Le développement de la campagne est la clé de voûte du développement durable de Cao Lanh.

Ce développement doit s'appuyer sur son territoire agricole sans modifier le caractère de la zone. En s'appuyant sur l'observation de ce territoire, l'installation humaine se fait de façon linéaire le long des canaux et des routes développant à l'arrière de leur parcelle un espace de culture vivrière. L'agrégation de quelques commerces vient ponctuer cette installation linéaire.



Structure du paysage existant

Nous proposons une forme d'occupation du territoire qui amplifierait cette marque de fabrique de Cao Lanh. Nous proposons de développer de **petites polarités en réseau** autour des agrégats de commerces existants, également de s'appuyer sur le parcellaire comme géométrie fondatrice et génératrice de densité.

L'ensemble de ces polarités regroupe chacune les équipements les commerces et les services nécessaires à la modernisation de la campagne (école, centre de santé, maison de la culture, place du marché...). Chaque polarité est organisée en reprenant le système parcellaire existant en long, autant que possible les maisons existantes sont conservées afin d'éviter les relogements.

La création de nouveaux canaux ou leur renforcement sont nécessaires à la circulation de l'eau et à celle du vent qui se rafraichit au contact de l'eau. Les déchets sont ramassés à partir de l'eau par de petits canaux. Ces canaux sont également équipés d'une zone de lagunage qui permet d'assainir les eaux usées. Ces zones de lagunage seront connectées à la route, ce qui permet de réouvrir vers le grand paysage des rizières et apporter une circulation d'air.



Nouvelles polarités

Ces polarités sont liées les unes aux autres par le tissu existant qui reste intouché, dont le développement est lent. Cette alternance entre polarité et linéaire existant, permet un contact fort avec les territoires agricoles. elle permet leur entretien tout en ayant accès à un confort par la proximité des équipements. Ce qui évite une migration locale vers le centre de Cao Lanh.

Ce dispositif permet d'entretenir la Campagne, permet de produire les denrées alimentaires locales et donc une certaine sécurité alimentaire. Cette alternance permet de vivre avec les fluctuations climatiques, inondation, gestion de l'eau et du vent, dont la libre circulation est maintenue. Cette occupation humaine s'étend sur environ de 12 ha, elle évite de trop forte imperméabilisation du sol.

L'organisation de ces polarités se fait autour d'un espace public majeur ouvert vers le canal, lieux des échanges commerçants, marché local. La densité s'organise en long et suivant le

système parcellaire, sur 1 ou 2 niveaux par des maisons en long (type 5mX15m ou 25m). Plusieurs maisons et patios s'enchainent sur la même parcelle à l'image de la densification familiale s'opérant aujourd'hui. Cette organisation permet une ventilation naturelle des zones habités d'une grande efficacité. Cette organisation laisse des coeurs d'ilots plantés (vergers existants, ...). Ces espaces permettent de trouver des espaces protégés pour les enfants et leurs jeux.

Ce système doit permettre à cette campagne habitée d'accueillir de l'ordre de **90.000 habitants supplémentaires** tout en conservant les **caractères paysagers** qui font d'elle la **spécificités de Cao Lanh et son atout premier**.

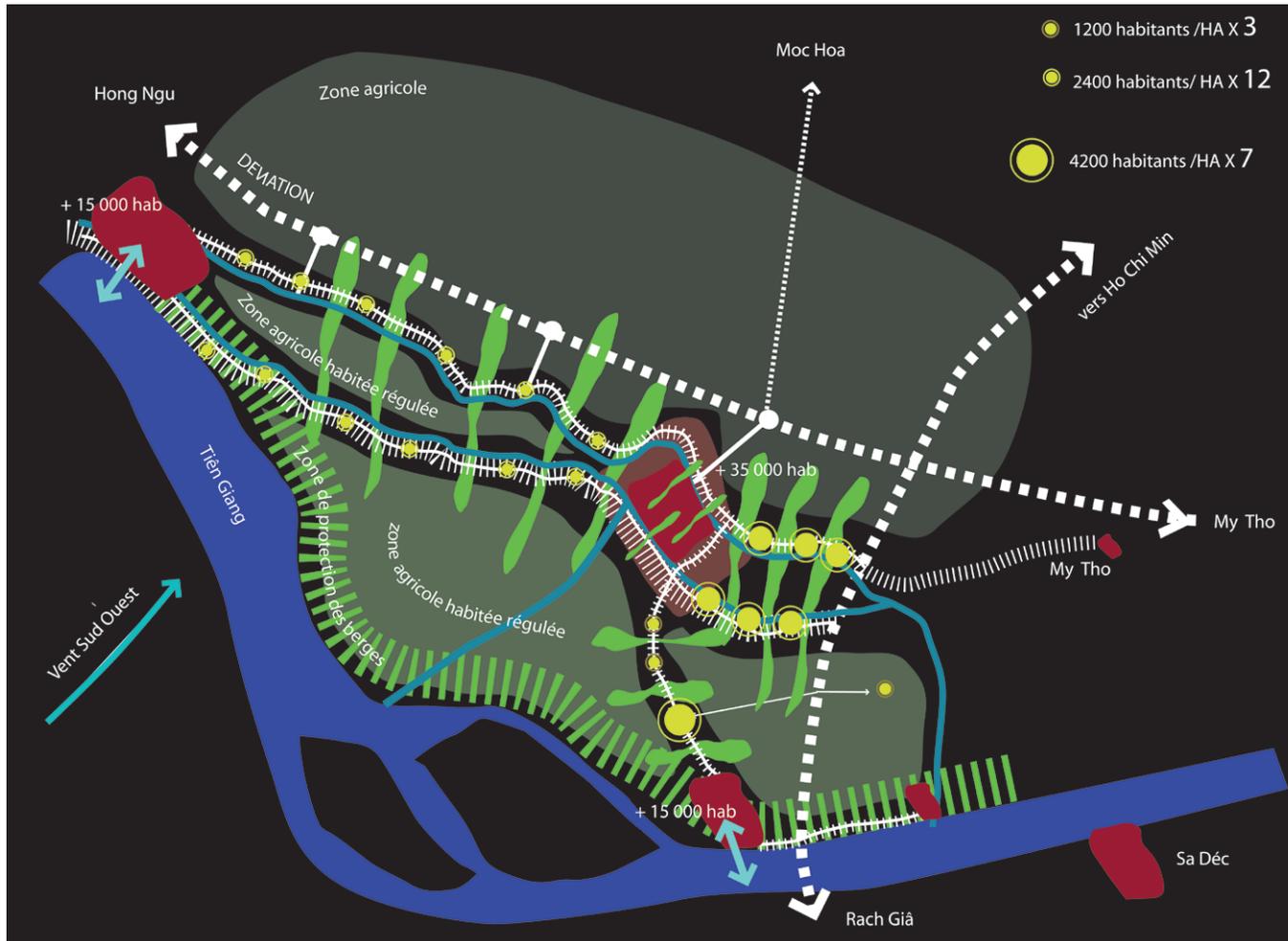
Les polarités se décilnent selon plusieurs niveaux de densité, elles apporteront la diversité nécessaire à une occupation du territoire variée et mesurée. Elles donnent lieu à des unités de capacité variées :

- 12 unités de type A de 2.400 hab, soit 28.800 habitants
- 7 unités de type B de 4.200 hab, soit 29.400 habitants
- 3 unités de type C de 1.200 hab, soit 3.600 habitants

Pour un total de 61.800 habitants.

Ceci sera complété par 2 agrégations autour des zones d'activités en bordure du fleuve de 15.000 habitants chacune environ. Ce qui amène à un total de population supplémentaire de 91.000 habitants pour l'ensemble de la campagne à 65.000 hab + 91.000 hab = 156.000 habitants. L'annexion de My Tho peut constituer une variable d'ajustement de 5 à 10.000 habitants. Le total ville + campagne avoisinerait l'objectif de 300.000 habitants.





Archipel Jardin

Enjeux Environnementaux au Coeur de l'Archipel

Préserver la qualité de l'environnement est un enjeu majeur du développement urbain durable. Une gestion durable des services essentiels est une gestion adaptée à la structure urbaine du projet d'Archipel Jardin.

Problématique : comment organiser les services dans un réseau de pôles urbains ?

Idée conductrice :

- décentraliser la gestion du réseau d'assainissement
- promouvoir la production d'énergie renouvelable

- minimiser les déchets tout en hiérarchisant le traitement et la collecte

On se place ici à l'échelle d'un pôle (12 ha, 2400 habitants) afin d'illustrer nos propos.

L'assainissement à petite échelle

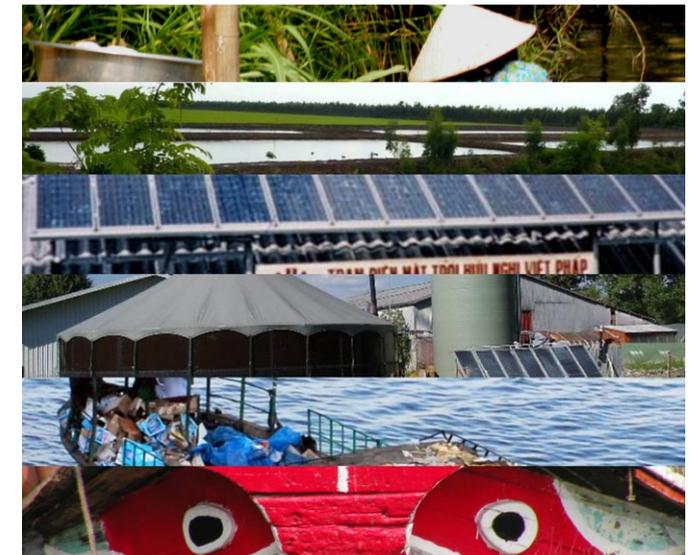
Les eaux usées (eaux grises, eaux noires et eaux de ruissellement) sont collectées par un réseau d'assainissement propre à chaque pôle et dirigées vers une lagune où elles vont être traitées.

Les déchets solides sont retenus par une grille à l'entrée de la lagune, puis l'eau est traitée dans un premier bassin par des micro-organismes (dont l'action est stimulée par l'oxygène des algues qui se développent grâce à la photosynthèse). Elle circule dans 2 autres bassins puis est filtrée en sortie par des plantes (roseaux) avant d'être rejetée dans le milieu naturel (rivière).

Les bassins de lagunage sont peu profonds (1m), le processus dure environ 30 jours. Le lagunage nécessite une forte emprise au sol (4m²/hab), mais présente l'avantage d'un traitement local, écologique et peu coûteux, et s'intègre bien dans le paysage tout en préservant un espace non construit et donc une ouverture du paysage.

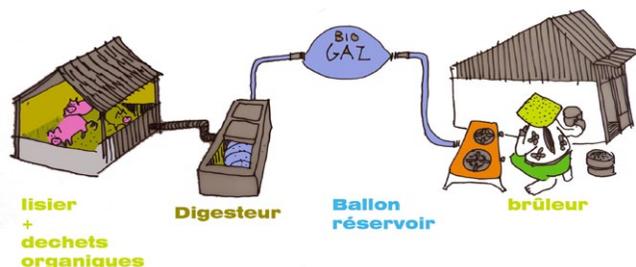
L'approvisionnement en énergie

Les besoins en énergie des pôles doivent être minimisés, et on cherchera à produire localement l'énergie. Entre autres, équiper les toits des bâtiments de panneaux solaires photovoltaïques permet de produire l'électricité nécessaire à l'éclairage et les appareils ménagers des foyers (des PV sont fabriqués à Long An, VN, par la compagnie Red Sun Energy). La méthanisation des déchets organiques, lisiers et boues d'épuration permet de produire du biogaz utilisé pour la cuisine. Enfin la combustion des déchets agricoles ou biomasse (cosses de riz, jacinthes d'eau) permet de subvenir au besoin d'énergie thermique (fours).



Le biogaz

La formation de biogaz est un processus naturel lors de la décomposition de la matière organique. Le contrôle de la méthanisation et la récupération du biogaz formé permet à la fois de bénéficier d'une source d'énergie supplémentaire et de traiter localement les déchets organiques, le lisier et boues d'épuration. Il peut être également, à plus petite échelle, une manière de traiter les eaux noires (toilettes). Les boues résiduelles peuvent être séchées et utilisées comme comburant, ou en agriculture.



Fonctionnement d'un digesteur de biogaz

Une gestion différenciée des déchets

La concentration de l'habitat va entraîner une augmentation de la quantité de déchets générés sur des périmètres réduits et nécessite une gestion responsable de ces déchets (pour éviter de brûler ou déverser les déchets dans les canaux/vergers). Il est ainsi préconisé de commencer par réduire les déchets (utilisation de feuilles de bananier aux dépens des sacs plastiques) ; puis favoriser le recyclage en triant les matières recyclables à la source (installation de bacs de tri dans les espaces publics) ; les déchets organiques sont des matières biodégradables qui peuvent être valorisées : par formation de biogaz ou par compost ; cette gestion permet de minimiser les déchets à éliminer. Ces déchets résiduels seront collectés par bateaux sur le réseau fluvial puis par camions sur les voies viaires larges et acheminés jusqu'à la décharge (située à 8km du centre-ville).

La gestion d'un pôle doit être adaptée en fonction des conditions particulières propres à chaque pôle, densité de population, ressources, activités présentes, mais les enjeux restent les mêmes et les idées directrices doivent être conservées.

Le Centre Urbain

Une question importante semble se poser dans le schéma directeur général de la ville district. C'est celle de la **centralité de la ville**.

- Faut-il faire évoluer la ville vers le fleuve ?
- Ne va-t-on pas vers un risque de déplacement de l'actuelle centralité de la ville ?
- Est-ce judicieux ?
- Comment ce nouveau Cao Lanh au bord du Mékong va vivre ?

Notre position est qu'il faut **renforcer la centralité existante** en l'équilibrant par le développement des 2 zones en bordure du fleuve.

Entrée de ville

Actuellement, l'accès à la ville depuis HCMV et Long Xuyen et Can Tho se fait au Sud Est par la QL 30. Avec le nouveau réseau routier de voies express à proximité du centre ville, les données vont être modifiées. Pour offrir un accès rapide et structuré avec une image d'entrée de ville qui correspond à celle de l'Archipel Jardin, nous proposons de créer une nouvelle entrée paysagère au Nord-Est qui annonce la ville future.

Nous pensons qu'elle pourrait s'établir depuis la rocade Est/Ouest par un boulevard urbain qui arriverait rapidement au cœur de la ville. Les bords de ce boulevard constitueraient une zone idéale pour l'implantation d'équipements complémentaires de ceux existants (piscine et salle de sports, stade à proximité).



Boulevard paysager de la nouvelle entrée de ville

Cette zone pourrait accueillir aussi des administrations qui seraient relocalisés là pour libérer les terrains centraux qu'elles occupent. Elle pourrait aussi recevoir des sièges de sociétés qui aurait un accès aisé depuis l'extérieur de la ville. Un plan composé pourrait constituer une entrée de ville digne de ce nom à l'échelle du futur centre urbain de 300 000 hab.

Densification et espaces ouverts

Le centre ville limité par les canaux principaux possède :

- une structure viaire efficace et largement dimensionnée.
- des espaces libres plantés conséquents.
- de nombreux terrains non bâtis.
- une faible densité de construction et de population

Nous pensons que ces atouts autorisent et appellent une densification du centre circonscrit par les canaux.

Nous pensons qu'à l'intérieur de ce périmètre (phuong 1, 2 et 3 partiel) il faut :

- construire sur les terrains libres des nombreuses dents creuses.
- promouvoir et développer des solutions visant à faire évoluer le modèle d'occupation du sol actuel (1 parcelle, 1 propriétaire, 1 logement) vers des solutions où des logements individuels situés à l'étage disposent d'accès indépendant (voir schéma) ou vers des solutions de collectifs adaptés. Une architecture spécifique peut voir le jour.
- aménager les berges des canaux en promenade verte
- créer une ceinture verte en périphérie proche du centre pour assurer une transition douce entre ville et campagne.

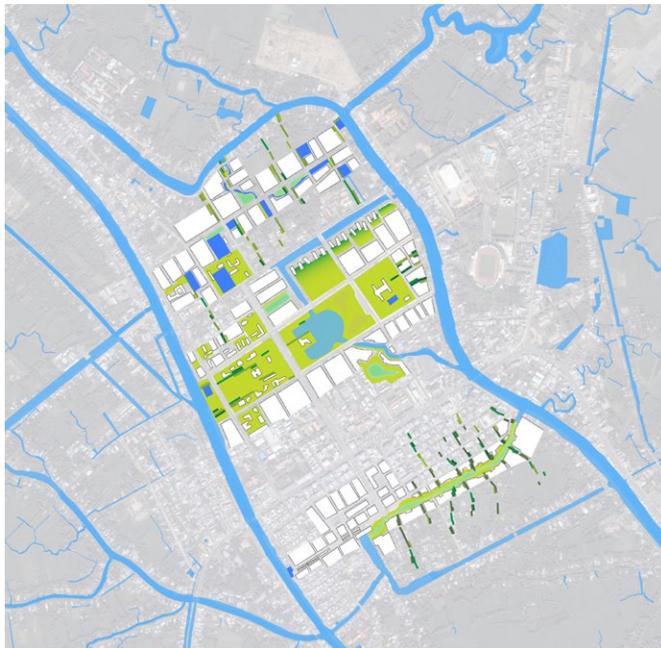


Densification par superposition de logement

Cette densification doit permettre d'**augmenter la population du centre ville de 35.000 habitants** sans remettre en cause la qualité de la ville. Et porter ainsi la population des unités urbaines de 107.000 à 145.000 habitants.

L'enjeu de la densification du tissu urbain de Cao Lanh ne peut être séparée d'une réflexion importante sur les espaces ouverts. Le centre ville de Cao Lanh est caractérisé par une trame viaire perpendiculaire, artificiellement placée entre les deux rivières principales et un certain détachement par rapport au paysage environnant. En tirant parti des conditions spécifiques des quartiers, déjà formés ou en pleine construction, les propositions se déclinent en différents corridors naturels qui relient les berges des deux rivières pour augmenter la perméabilité de la ville aux vents principaux. Ces axes végétaux et liés à l'eau permettent de maintenir un confort climatique important tout en accueillant une densification nécessaire. Ils ponctuent la trame viaire uniforme et lient le centre aux éléments paysagers environnants.

Le parc central, en relation avec la zone d'administration du comité populaire et celle de la maison de la culture, peut former le premier corridor s'il est relié de manière publique et forte aux berges.



Structure paysagère du centre ville

Au sud, la trace du canal remblayé entre le quartier dense du centre ville et les extensions de ce centre devient une opportunité pour créer un espace vert de jeu s'étendant du marché au fleuve. En saison des pluies, cet espace transversal s'inonde, reprenant la trace du canal et réintroduisant les rythmes naturels en ville. Depuis ce corridor végétal, des parcelles vides sont densément plantées et créent des ramifications végétales au sein du tissu à densifier.

Le positionnement de l'entrée de ville le long du canal reliant le lac central aux rivières engendrera une densification importante de cet axe. En adaptant la typologie d'implantation sur les terres hautes le long des voies d'eau, des bâtiments verticaux séparés se disposent sur une nouvelle route digue de l'autre côté du canal. De manière similaire au milieu rural, cette route digue sépare le canal d'un espace vert inondable au-delà duquel se recrée un tissu urbain dense.

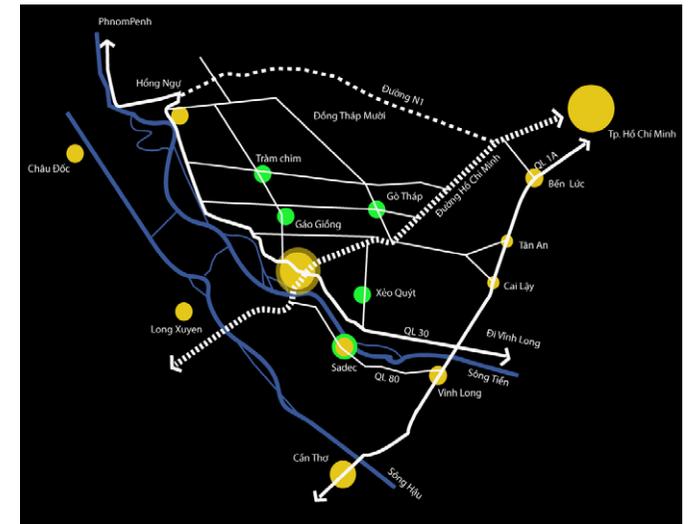
Dans la zone nord du centre ville, une série de bassins existants et à créer ponctuent aléatoirement la grille viaire imposée. En se basant sur les traces des anciens canaux, ces plans d'eau forment une structure climatisante pour cette nouvelle urbanisation.

À l'échelle urbaine, ces interventions stratégiques offrent une structure particulière au centre de Cao Lanh, en déclinant à une autre échelle les principes de fluidité qui guident le développement rural.

Economie Durable et Transport Interregional

Cao Lanh est situé au cœur du Delta du Mékong, et occupe une place stratégique dans le développement économique de la région grâce à une relation directe avec le Cambodge et Ho Chi Minh Ville, ainsi qu'à une échelle plus locale avec les villes de Moc Hoa, Long Xuyen, Sa De et Hong Ngu. La ville bénéficie d'atouts géographiques majeurs qui permettront de lui donner un rôle privilégié dans la région et devenir un pôle d'attractivité durable.

La région profite d'un climat tropical qui entretient une biodiversité riche. L'eau et l'agriculture occupent une place majeure dans l'aménagement du territoire. Ils sont autant de supports pour le développement d'une économie locale tournée vers les nouvelles pratiques environnementales et d'un tourisme durable.



Réseau d'infrastructure

Un réseau de transports efficace

Actuellement, deux routes nationales importantes assurent le lien entre Cao Lanh et les autres zones, y compris :

- la QL 30 longe le fleuve Tien de la route 1A au poste de la frontière entre Dong Thap et Preyveng (Cambodge).
- l'autoroute 80 qui longe la rivière Hau relie Cao Lanh à Sadec et à Can Tho.

À l'avenir, trois grands projets en construction seront la force motrice pour le développement de la ville Cao Lanh :

- La Route Ho Chi Minh relie Cao Lanh à Ho Chi Minh-Ville et à la ville Long Xuyen.
- La déviation de Cao Lanh assure une circulation directe de QL 1A et à la zone industrielle du sud de la ville de Cao Lanh.
- Les routes provinciales vers la frontière, assurent le lien entre Cao Lanh avec la Plaine des Joncs et le développement économique de la frontière.

Le transport des passagers se fait essentiellement par le réseau routier, tandis que les voies fluviales assument le transport des marchandises. Le transport public est assuré par les lignes de bus du centre-ville à Hong Ngu, à Thap Muoi et à An Huu. Toutefois, la qualité et la capacité de transport restent encore limitées.

Une économie durable propre à Cao Lanh

Dans cet environnement riche qu'il est nécessaire de préserver, on ne cherchera pas à développer une industrie lourde. Pour compléter une économie existante basée essentiellement sur l'agriculture, il est intéressant de faire de Cao Lanh un **lieu d'expertise dans les technologies environnementales** grâce un à **pôle de recherche lié au campus universitaire**. Ce nouveau pôle de compétitivité permettra à la ville de se forger une identité propre et de constituer un pôle de référence à l'échelle du Delta. La création d'un pôle de recherche est l'occasion de s'orienter vers les domaines suivants :

- les nouvelles techniques agricoles,
- la biodiversité et les écosystèmes,
- la médecine traditionnelle,
- l'architecture bioclimatique,
- l'urbanisme environnemental.

Ces différents sujets permettent d'atteindre les objectifs de développement de Cao Lanh tout en restant respectueux de l'environnement local.

Les zones d'activités et l'accès au fleuve

L'activité économique est localisée dans les différents pôles urbains :

- industrie agro-alimentaire dans la zone d'activités au Nord Ouest de la ville
- pôle de compétitivité dans la zone d'activité au Sud Est de la ville
- services et administration centraux au centre-ville
- équipements, services et commerces proximité dans les polarités.

Ces zones d'activités participent à la structure même de la ville et permettent son activité économique. Pour relier ces zones, un réseau de transport en commun fluvial est mis en place et l'archipel jardin se dessine progressivement en permettant une fluidité et une porosité vitale à l'économie.

Vers un tourisme responsable

Au sein de la ville, le développement des activités touristiques doit se faire en harmonie avec l'archipel jardin, ce qui implique un tourisme responsable : des zones naturelles protégées, des activités en lien avec la nature dans un cadre vert (jardin botanique, ferme écologique,...) sans impacter la production agricole. La ville sera aussi le point de départ d'un rayonnement

touristique vers les multiples attractions de la région (réserve naturelle de Tram Chim, site éco-touristique de Gao Giong, attrait du Mékong...).



Conclusion

Travailler sur le développement de la ville de Cao Lanh nous a demandé de réfléchir au sens et à la définition de la ville. Aujourd'hui plus que jamais les villes ne vivent plus enclavées dans leurs enceintes. Leurs limites se diffusent, elles cohabitent avec leur environnement. La nature et le changement climatique nous rappelle que l'homme n'est pas roi, ne maîtrise pas tout, il doit apprendre à intégrer ses risques, vivre avec et si possible transformer le nécessaire de cette mère nature en la respectant: donc s'adapter.

Le projet que nous avons développé n'est pas une réponse absolue, c'est plutôt une ouverture sur une nouvelle façon de voir la ville et d'en redéfinir sa forme face à un lieu, des usages, des habitants, une géographie, un charme indéniable rappelant un paradis que nous avons perdu, face à des prévisions de changements climatiques.

Comment concevoir un projet qui puisse élever Cao Lanh à un autre niveau que celui défini par sa taille administrative ? Comment trouver une forme entre rural et urbain qui permette de mieux vivre ensemble ? Comment conserver un état de la campagne si précieux comme ressource alimentaire, comme jardin régulateur du climat, comme art de vivre, comme productrice d'autonomie ?

Comment développer cette ville face à la poussée démographique, et économique sans tout gâcher ?

Notre proposition tente de mettre en place un système non centralisé qui engage une corrélation de l'ensemble du territoire. Qui ose l'autonomie environnementale tout en répondant à la soif de développement.

L'Archipel Jardin est une forme rurale urbaine (rurbaine), mettant le territoire en réseau, en complémentarité. Cette forme forte définie à toutes les échelles et y compris dans la destination de ses productions (bio agriculture, recherche environnementale...)

Cette forme permet de faire grandir Cao Lanh de façon mesurée et économe au rythme des opportunités et donc de ne pas se mettre en danger, ce qui est une conception d'économie durable.

Le classement en type II de la ville de Cao Lanh est sous tendu par un certain nombre de critères faisant figure de modernité (taille de la population, amélioration de l'accessibilité et des transports, amélioration des équipements, desserte en eau propre, traitement des eaux, production d'énergie et desserte, amélioration des systèmes d'information, ramassage des ordures, qualité architecturale et paysagère, qualité des espaces publics). Nous avons abordé l'ensemble de ces critères et tenu à faire évoluer chacun de ces critères. Nous pensons pouvoir répondre à la demande de classement en catégorie II. Par contre, chaque critère a été analysé, ré-exprimé, l'Archipel Jardin est une adaptation et non une remise en question du schéma d'aménagement existant.

**QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ CAO LÃNH
TỈNH ĐỒNG THÁP**



Situation Existante

Quelques rappels

Superficie : 107 km²

Population totale: 172.000 habitants (12/2008, taux d'urbanisation 62,04%)

Population du centre ville: 106.710 habitants

Structure organisationnelle: 15 unités administratives, 8 Phuong, 7 Xa

Organisation spatiale et accessibilité

Le centre ville, est situé entre la rivière Cao Lanh et la rivière Dinh Trung (ou Cai Sao Thuong), traversé par la route QL30.

Cao Lanh a 3 portes principales : à l'Est vers HCMC, au Nord-Ouest vers le Cambodge et le district Hong Ngu, au Sud vers la rivière Tien et vers le bac Cao Lanh (rue Pham Huu Lau, premier secrétaire du Parti à Cao Lanh).

-La structure urbaine et l'occupation résidentielle du centre ville sont orthogonales, l'espace est tourné vers le centre, la présence des rivières et du fleuve est peu perceptible, la campagne est occupée par un système d'occupation humaine linéaire en relation avec les parcelles vivrières.

Déplacements

Fluviaux : système actuel comprenant des rivières et des canaux

Routière : Route nationale 30

Transports collectifs : lignes de bus journalières de Cao Lanh à Hong Ngu, et de cars vers HCMV, Vinh Long, Binh Phuoc, Binh Duong.

Zones d'activité

Il existe une zone d'activité de 65 ha Tran Quoc Toan.

Fonctions urbaines

Phuong 1: administrations

Phuong 2: commerces

Phuong My Phu: sports

Phuong 4 et 6: socio-culturel

Directions pour l'Aménagement Durable

Nous nous sommes appuyés sur les documents officiels et administratifs suivant :

- Planification du delta du Mékong (Institut de planification urbaine et rurale 2007)

- Planification générale de la ville de Cao Lanh (2004)

- Prévission de la voie express HCMC passant par Cao Lanh

- Route de déviation pour la ville de Cao Lanh (connectée à l'actuelle QL 30 dans un 1er temps puis construction d'une nouvelle route dans un second temps)

- Route provinciale 846 (en cours d'achèvement)

Orientations de développement

Cao Lanh doit être le cœur d'un réseau de ville comme Hong Ngu - Cao Lanh - Sa Dec et de zones-satellites rayonnant autour de Cao Lanh: bourg My Tho, centre de Xa Phong My (District de Cao Lanh), la rive droite du pont Cao Lanh (District de Lap Vo). Cette mise en réseau crée une complémentarité et une entre aide régionale.

Chacune de ces villes aura une image particulière et une spécificité. Cao Lanh développe le concept d'archipel jardin à la fois dans sa structure géographique, dans le développement de son agriculture et de ses activités économiques, de son pôle universitaire, elle sera considérée comme pôle régional environnemental.

Organisation spatiale et accessibilité

L'accès majeur à Cao Lanh depuis la voie express vers Ho Chi Minh se fait par l'intermédiaire du boulevard de déviation. un axe qui prolongeant la rue Ton Duc Thang connecté à cette déviation permet d'entrer dans la ville.

Un nouvel axe reliant Dien Bien Phu à la route 847 vers la plaine des Joncs est à venir.

Une nouvelle route 846 coupant la QL 30 reliera le bourg My Tho et Cao Lanh.

La rue Nguyen Chi Thanh sera reliée à la route 846 et certaines rues du centre-ville seront reliées à la voie express HCMC

Fonctions urbaines

Zone 1: Centre-ville existant (quartiers 1 et 2, délimité par deux rivières) : administrations, commerces, résidences (~120000 habitants)

Zone 2: Développement vers la rivière Tien, quartier 6 : centres socio-culturels, zones de loisirs, infrastructures touristiques, service de transports, qui vont faciliter le développement de nouvelles zones résidentielles (modèle B) le long des routes liant le centre-ville et le fleuve Tien, développement d'infrastructures touristiques au bord du fleuve Tien.

Berges du fleuve Tien et cœur agricole: zone protégée au bord du fleuve et zone urbaine à développer (vergers entourés de zones inondables pour s'adapter au changement climatique à l'horizon 2030).

4 nouvelles zones résidentielles (modèle C, 1200x3 = 3600 habitants)

Zone à l'intersection du fleuve Tien et de la rivière Can Lo : zone de loisirs, services touristiques et pôle de compétitivité scientifique et technique (campus universitaire et pôle de recherche)

Zone 3: Nord-Ouest (quartier 11) développement d'une zone industrielle et des services nécessaires au fonctionnement de cette zone industrielle.

Entre la zone 3 et le centre-ville : 12 nouveaux quartiers résidentiels (Modèle A 2400x12 = 28 800 habitants) au bord des 2 rivières Cao Lanh et Dinh Trung

Zone 4 : Est (quartier 3) développement d'un centre financier (banques) entouré d'espaces verts et de 6 nouvelles zones résidentielles (modèle B 4200 x 7=29 400 habitants)

Zone 5: Nord de la ville de Cao Lanh, bordé par la nouvelle QL 30 : développement de routes provinciales vers la plaine des Joncs, complexe sportif (quartier Hoa Thuan), la restructuration de l'agriculture rurale en agriculture urbaine.

La ville de Cao Lanh se développe entre le fleuve Tien et les rivières Cao Lanh et Dinh Trung, en préservant une fluidité et une porosité qui permettent à l'eau de pénétrer par les canaux dans les zones agricoles de l'Archipel-Jardin pour un développement durable.



JURY

Composition du jury

Co-Présidence

LE Vinh Tân	Président de la Province de Dong Thap.
SAMSOEN Nicolas	Représentant du Président des Ateliers Pierre-André PERISSOL AREP - Directeur du développement / ancien directeur de l'EPAMSA

Acteurs locaux et nationaux

LE Minh Hoan	Secrétaire du Comité de la ville de Cao Lanh
NGUYEN Huu Dung	Président du Comité populaire de la ville Cao Lanh
LE Minh Châu	Directeur du Département de Construction
NGUYEN Quoc Trang	Président de l'Association des Architectes de Dong Thap
NGUYEN Van The	Vice Directeur Département de Transport
TRUONG Dinh Quang	Directeur du Centre de la planification urbaine- rurale, Département de la construction de Dong Thap
NGUYEN Ngoc Tran	Directeur du Centre de Recherche pour le Développement du Mékong.
DO Viet Chien	Dir. adj. du Développement Urbain – Ministère de la Construction
NGUYEN Hoai Nam	Dir. adj. du département d'architecture et d'urbanisme de HCM Ville.
NGO Trung Hai	Directeur de l'Institut d'aménagement urbain et rural du Nord Vietnam (Ministère de la construction)
NGO Quang Hung	Directeur de l'Institut d'aménagement urbain et rural du Sud Vietnam (Ministère de la construction)
KHUONG Van Muoi	Président de l'Association des architectes d'HCM ville
TRAN Thanh Can	Dir. Adj. du Département du Plan et de l'Investissement - Can Tho
HUYNH Ngoc Thanh	Dir. Adj. du Fond d'Investissement pour le Dévpt. Urbain – Da Nang

Partenaires internationaux, maires invités et experts des Ateliers

HENRY Alain	AFD - Directeur Vietnam.
VALLERUGO Franck	Professeur à l'ESSEC, Directeur de la Chaire d'Economie Urbaine
NASONGKHLA Sirima	Professeur à l'Universi Teknologi Malaysia - Paysagiste (Thaïlande)
IRAWATI Bernadia	Directrice de programme - CityNet (réseau de villes asiatiques, Yokohoma)
RAVINDRAN dichéry	Keti Institute of Urban Design – School of Planning and Architecture - Pondichéry
THIBAUT Christian	Directeur Environnement - IAU-IdF
SOUQUET	Olivier Architecte – Paysagiste – Agence DeSo

LE RÔLE DU JURY

Le rôle du jury n'est pas de classer les équipes ou même de les critiquer, mais d'accompagner le maître d'ouvrage dans l'identification, au sein de la production globale des 3 équipes, des éléments d'analyse et de projet pouvant/devant être mis en œuvre dans la réalité de la ville de Cao Lanh. Le jury participe ainsi pleinement au processus de production collective de cet atelier, en assurant un relais entre l'analyse initiale produite sous forme de questionnement par les pilotes, la production variée des 3 équipes, et les suites à entreprendre par la Province, avec le soutien de ses partenaires.

Délibération



ANNEXES

Facebook

Les Participants _ Equipe A :



LÊ Phu Hau – ingénieur transport -
Province de D.T.
hausgtvtdt2004@yahoo.com

“En tant que jeune ingénieur du département, je suis passionné par ma profession qui contribue à l'amélioration du mode de vie, par la gestion des systèmes d'infrastructure. Je souhaite étudier ce sujet à une échelle plus vaste

et positionner Dong Thap par rapport aux autres provinces du delta du Mékong, s'interroger sur l'intégration de la nature au fil du temps, mieux appréhender l'aspect social et gérer les problèmes existants pour une ville durable.”



CASPAR Bénédicte
architecte
bene_strasbourg@yahoo.fr

Architecte diplômée d'Etat depuis 2007 et diplômée HMNOP depuis 2008, je suis passionnée par mon métier, et reste soucieuse de me perfectionner. J'ai d'ailleurs eu des expériences variées dans ce domaine : agence de paysagisme, de réhabilitation, workshop en Uruguay, et agence d'urbanisme.

Je suis une personne organisée, appliquée, rigoureuse et structurée tout en laissant exprimer ma créativité. Je suis habituée à travailler en équipe, sociable, ouverte, et possède un certain goût de la compétition. Exigeante avec moi-même, je suis d'une nature patiente, à l'écoute des autres, souriante et enthousiaste.”



DEVAL Jacques -
architecte
jacques.deval50@orange.fr

Architecte au sein d'une maîtrise d'ouvrage d'État, j'ai toujours cherché à créer les bonnes conditions du projet d'architecture, durant près de trente ans à l'échelle de l'architecture solaire et/ou bioclimatique dans les années 1975/1990, jusqu'à celle de

l'architecture du paysage aujourd'hui.

De l'architecture au paysage bioclimatique, c'est l'approche sensible de l'espace qui m'a permis ce changement d'échelle si crucial aujourd'hui, et où les éléments naturels le vent, le soleil et l'eau façonnent le territoire certainement autant que le végétal.

C'est toujours en rassemblant des artistes et des gens de savoir que j'ai pu concevoir et construire la programmation stratégique sinon prospective des projets d'aménagement auxquels j'étais confronté.



HOANG Le Manh Thang
architecte
hoang.lmthang@yahoo.fr

J'ai vécu au Vietnam jusqu'à l'obtention de mon premier diplôme d'architecte à l'école d'architecture de Ho Chi Minh -Ville en 2002.

Depuis plus que sept ans, j'étudie et travaille en France, à la recherche d'une orientation et d'une rigueur dans mon métier. Le sujet de l'habitat ou de l'architecture domestique est le fil conducteur de mon parcours. Après être diplômé à l'école d'Architecture de la ville et de territoires à Marne la Vallée dans la filière d'habitats, j'ai eu l'occasion d'enrichir et de diversifier mes expériences tout en maintenant la préoccupation centrale sur l'homme et ses espaces de vie. J'envisage de retourner travailler au Vietnam à la fin de cette année.



MULLER Sybille
architecte urbaniste
sybille.muller@hotmail.com

Titulaire d'un double-diplôme franco-allemand en architecture et d'un master en urbanisme de Sciences Po Paris, j'ai commencé mon parcours dans une grande agence néerlandaise dans

laquelle je me suis rapidement orientée vers les projets d'urbanisme. Tout en restant proche du design urbain, l'approche territoriale du projet m'a séduite. Rentrée en France, j'ai poursuivie l'expérience en travaillant pour AREP Ville Paris, bureau d'études pluridisciplinaire investi dans la conception et l'aménagement de la ville des transports. Après plusieurs études menées en France, je suis actuellement impliquée dans des études de faisabilité et dans des projets de schéma directeur au Vietnam



TRUONG Thi Moc Lan
architecte - département de la planification urbaine Dong Thap
Moclanch13@gmail.com

Mon expérience s'est déroulée dans diverses professions situées dans le delta du Mékong : Saigon,

An Giang, Dong Thap... dans les domaines de la conception, des affaires et de la gestion.

J'adhère au concept de "l'impact climatique" qui influence la formation et le développement urbain. Contrôler le climat et l'environnement et une grande problématique, la population doit être plus attentive à ce sujet.

La gestion de la planification urbaine est une activité importante dans le développement urbain.



VANDENBOGAERDE thomas - Ingénieur
Bioénergies et Ecologie industrielle
thomas.vandenbogaerde@gmail.com

24 ans, Ingénieur SUPAERO en génie industriel et Mines de Paris / Tsinghua University en Ingénierie Environnementale.

Travaille pour Lafarge Ciment (Nigéria, Chine) en écologie industrielle (projet social de bio-énergies) et en stratégie sur des projets d'infrastructures (centrales électriques). Délaisse les livres dès qu'il peut pour bidouiller ce qui lui passe sous la main. Voyageur plutôt routard, photographe carrément amateur, bien plus à l'aise les mains dans la boue que tassé dans le RER. A horreur du froid mais cherche désespérément un resto savoyard en Asie. Vit actuellement à Pékin.

Les Participants _ Equipe B :



BUI Quang Thinh

architecte - Planification, Dong Thap
Kts.bqthinh@gmail.com

“Vingt ans d’expérience dans de nombreux projets d’architecture, d’urbanisme et d’aménagement des zones rurales dans la province de Dong Thap et provinces voisines. Actuellement, la question de

l’impact humain et de la nature sur la structure de la forme urbaine est un sujet qui me préoccupe. La gestion des canaux en zone urbaine est complexe depuis longtemps. Les villes du delta du Mékong se concentrent principalement le long des cours d’eau, structure de la vie courante. Aujourd’hui, la population transforme cette structure sans prendre en compte la nature et l’origine de la formation et du développement. Comment développer la municipalité dans le delta du Mékong en accord avec la nature?”



NGUYEN Minh Phuong

architecte
ktsminhphuong@gmail.com

Je suis sorti de la faculté d’Aménagement urbain de l’Université d’Architecture. Maintenant, je travaille actuellement en tant qu’architecte d’aménagement urbain au VIAP Sud. J’aime

bien participer aux projets internationaux, pour rencontrer et échanger les expériences avec les architectes qui viennent de tous pays. Pour moi, l’aménagement urbain est vraiment ma passion, donc, je consacre la plupart de mon temps libre à prendre des recherches des nouvelles tendances d’aménagement et de design du monde et les appliquer au Vietnam. Je pense que pour un jeune architecte, il est nécessaire d’apprendre est un procès sans cesse.



GUYOT Céline - architecte

cel_guyot@yahoo.fr

Cinq années de pratique à Cayenne lui auront fourni l’expérience de la réalisation de bâtiments à l’aménagement urbain. Par la suite,

au sein de l’agence de paysage Ter, elle y aura mené des projets impliquant vision urbaine à très long terme, approches paysagères et environnementales. Ces champs d’investigation actuels, liés à ses expériences, sont ceux de la tropicalité et des paysages en mouvements.



GALLAVARDIN Charles - architecte
socio urbaniste
gallavardin@hotmail.com

Ancien Chef de Mission Vietnam pour l’organisation de développement « Villes en Transition » (projets et études visant

l’amélioration des politiques publiques en terme de renouvellement/développement urbain), aujourd’hui architecte socio urbaniste, cogérant de l’agence T3 architecture spécialisée sur les questions de maîtrise des énergies, à l’initiative de la création du groupement de professionnels “Urban-Med” à Marseille sur la thématique « villes et architectures durables méditerranéennes ».



VŨ Thi Nhung – ingénieur environnemental

Departement des ressources naturelles
et de l’Environnement Dong Thap
nhungmtdt@yahoo.com

Gestion de l’environnement? Un travail social important, parfois difficile et risqué.

Avec à des années de travail dans une des provinces du delta du Mékong - Dong Thap, j’ai réalisé que la population reste aujourd’hui indifférente à son environnement. Besoins primaires de la vie quotidienne, la population est progressivement poussée dans un environnement à angle fermé. La nature les perturbe, mais c’est le résultat de leur comportement. Le projet d’investissement ne prend pas en compte l’impact environnemental, indépendamment du traitement des eaux usées, la conscience collective n’est pas élevée, ... mettre la vie des gens en danger face à la pollution, les ouragans, les inondations, le changement climatique, ...



ABADIA Gérard

architecte urbaniste
barbadia@cub-internet.fr

Comme architecte urbaniste à l’IAURIF de 1968 à 2002 à la Division de l’Aménagement de l’Espace, j’ai réalisé des études et projets en Ile

de France à diverses échelles, du quartier à la Région, de la commune à des territoires intercommunaux plus vastes. J’ai effectué de nombreuses missions à l’étranger et en particulier en Asie à Shanghai et au Vietnam à Ho Chi Minh City sur le projet d’aménagement de Thu Thiem.



IVANES Frédérique

architecte urbaniste
fredivanes@free.fr

Elle est architecte DPLG urbaniste installée en libérale depuis 2007 à Paris, après huit ans d’expérience en agences d’architecture, d’urbanisme et de paysage dont 4 années passées à Mayotte. Elle a travaillé sur des projets d’aménagement urbain d’échelles diverses: maîtrise d’œuvre d’espaces publics urbains et paysagers (place, parc, requalification de quartier ou viaire, insertion de tramway), études urbaines (écoquartiers, zone d’activités économiques, formes urbaines), aménagement du territoire (Cartes communales, PLU). En architecture: conception de modèles d’habitat mahorais, maisons bois et bioclimatique/écologique, restauration de bâti ancien. Elle s’est formée en 2008 en «architecture et urbanisme durable».

Les Participants _ Equipe C :



JAUREGUIBERRY Anne - Architecte urbaniste
aupa-urba@wanadoo.fr

“Après avoir travaillé 4 dans de grandes agences parisiennes comme Valode et Pistre et 8 ans à l'Agence des gares, j'ai monté ma propre structure AUPA, les sujets que je traite sont essentiellement autour du projet urbain. Puis nous avons gagné le concours du Plateau de Saclay sur le thème des formes urbaines et qualité de vie avec l'agence Empreinte, ou nous avons développé l'idée de « la cité digitale » : comment préserver les terres agricoles tout en intensifiant la ville. J'enseigne le projet urbain et en particulier la forme urbaine environnementale depuis 9 ans.



BENSOUSSAN Yves - architecte
Bensoussan.y@wanadoo.fr

Participant aux ateliers d'An Giang en 2007, Architecte associé au sein de l'agence BBG architectes associés à La Valette dans le Var - 83 -, près de Toulon. Installé depuis 1980 en libéral. L'agence BBG a été créée par JM.

Gomez, R. Baixe et Y. Bensoussan en 1986. Tournée vers la commande publique, l'agence intervient dans le domaine de la santé, l'enseignement, les équipements sportifs et la sécurité. Depuis sa création, BBG a construit une cinquantaine d'opérations publiques (jusqu'à 100 M € HT de travaux), réalisé plus de 50 concours d'architecture et élaboré plusieurs études d'urbanisme hospitalier.



BACH Anh Tuan - Architecte - Enseignant à l'université d'architecture Ho Chi Minh

Après plus de 30 ans d'expérience dans les activités professionnelles et d'enseignement, j'ai connu de nombreuses régions, provinces et villes du Vietnam. Je suis particulièrement

intéressé par le delta du Mékong, et préoccupé par le logement urbain dans les plaines inondables.

J'attends de la recherche des idées pour une vie nouvelle dans les zones inondées ou la population subit les répercussions de la modification du climat mondial.



NGÔ Quoc Viet - architecte - département urbanisme de Cao Lanh
thongarchdt@gmail.com

“Expérience de la gestion urbaine, en particulier le long de la rivière Tien, j'ai acquis une connaissance du mode de vie et de la population en zone inondable. Le développe-

ment urbain apporte un autre aspect de l'existence humaine, en revanche les personnes changent le visage de celui-ci. Le système économique et la consommation pose des problèmes urbains. Avec l'administration et la gestion des zones urbaines, nous sommes confrontés à des défis réels avec de grands potentiels.

Comment le développement urbain peut-il encore porter une identité culturelle pour un avenir urbain durable?”



PHAM Quang Dieu
architecte
phamquangdieu1010@gmail.com

“Je suis professeur adjoint en architecture à l'Université de Ho Chi Minh Ville depuis 2000. J'ai fait des recherches et enseigner dans la théorie des cours d'architecture.

Dans le même temps, j'ai participé aux projets d'architecture et d'urbanisme dans le sud du Vietnam. Récemment, j'ai fait des recherches en tant que doctorant dans le projet «Urban Deltas» à l'Université de Technologie de Delft, Pays-Bas. Je me demande comment le design urbain peut faire face à la complexité croissante du territoire dans le contexte du changement climatique et la mondialisation.

Ma recherche porte sur la stratégie et la vision de l'urbanisme à venir en se concentrant sur les relations entre l'urbanisation et de qualité environnementale dans le delta du Mékong.”



FROITIER Charline
ingénieur gestion de l'environnement
charline.froitier@gmail.com

“Je suis étudiante ingénieure en Gestion de l'Environnement en résidence à Pékin, Chine. J'ai reçu à Paris une formation scientifique dans une école d'ingénieur (ESPCI) au cours

de laquelle j'ai été amenée à travailler en laboratoire (Paris, Tokyo). Je vais réaliser prochainement en Chine un stage de fin d'études portant sur le recyclage des panneaux solaires. Souhaitant donner à mon travail une dimension terrain, et guidée par mon souci des problématiques environnementales, j'étudie la mise en place de solutions durables pour l'environnement dans le domaine de l'eau, des énergies... J'aime beaucoup travailler en groupe.



BURQUEL Benoit - architecte urbaniste -
benburquel@gmail.com

“Après avoir travaillé en tant qu'architecte à Venise et à Berlin, j'ai poursuivi ma formation par un master international en urbanisme. Depuis, j'ai eu l'occasion de travailler au Vietnam sur

des projets urbains publics et privés. De retour en Europe, je développe des projets d'architecture indépendants et collabore sur des projets urbanistiques avec différentes agences belges et italiennes. Je suis particulièrement intéressé à combiner la recherche conceptuelle sur la ville avec des actions engagées localement. Par ailleurs, je développe des projets d'installation en milieu urbain et, dans ce cadre, je participerai, en collaboration avec l'artiste Raffaella Crispino, à la prochaine Biennale of Landscape Urbanism de Bat-Yam, près de Tel Aviv.”

Les Ateliers _ Equipe Organisatrice :



BARBIERI Nelly - architecte urbaniste - pilote
barbadia@cub-internet.fr

Architecte –urbaniste a l'Institut d'Aménagement et d'Urbaniste de la région Ile de France, de 1968 a 2003, puis architecte urbaniste consultante, j'ai été chargée de projets très varies, allant de plans d'aménagement régionaux a grande échelle jusqu'a l'échelle communale. J'ai eu l'occasion de travailler principalement en Ile de France (Plan Vert régional), sur le littoral méditerranéen (Plan

d'aménagement de baies) et a l'étranger (Cites nouvelles d'Agadir).

La Division Environnement urbain et rural au sein de laquelle je travaillais, a initié des pratiques innovantes dans la prise en compte des données d'environnement dans l'aménagement.

L'atelier de Cao Lanh est ma troisième expérience d'atelier au Vietnam, après celui de Can Gio au sud de la province d'Ho Chi Minh, en tant que participante et celui de An Giang, province du Delta, sur l'autre rive du Mékong, en tant que pilote.



LAMARQUE Corinne - architecte uirbaniste - pilote
C.Lamarque@aftrp.com

Je suis architecte et ai deux DESS, un d'urbanisme opérationnel et un d'administration des entreprises. J'ai commencé ma carrière à Bordeaux dans le logement social et la promotion immobilière pour ensuite m'orienter vers l'aménagement urbain. Depuis dix ans, je vis en Ile de France et ai travaillé respectivement dans une grande commune et aujourd'hui à l'AFTRP en

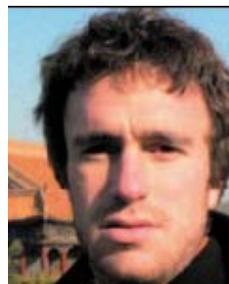
tant que directrice adjointe de l'aménagement et du développement. Mon rôle est de conseiller les collectivités dans la définition et a mise en œuvre de leur projet urbain de développement. Je suis membre du Conseil d'Orientation Scientifique des Ateliers depuis 5 ans ; j'ai participé à la session 2007 d'An Giang et j'ai adoré.



TRUONG Quoc-Bao
architecte - co-pilote
truongquocbaok97a2@yahoo.com

D'origine vietnamienne, Urbaniste DSA + Architecte DPLG de l'U.P.A Paris La Villette, je collabore, d'une part, avec les Ateliers pour des projets d'aménagements urbains demandés par les maîtres d'ouvrage locaux dont deux workshops: An-Giang 2007 et Dong Thap-Cao Lanh 2010 en cours. D'autre part, je me positionne mes activités quotidiennes, en tant que chargé d'études chez l'Agence 'Atelier Choiseul' 2° Paris, sur des projets de rénovations urbaines, des projets de constructions des logements sociaux (quartier Orgeval à Reims), et participe aux programmes publics: médiathèque et locaux universitaires (Faculté Jean Monnet de l'Université Paris-Sud 11, HEC)

En contact permanent avec les Instituts d'aménagement urbain locaux, je souhaite m'inscrire dans une structure d'associés franco-vietnamiens pour des futurs projets au Vietnam.



DETRIE Nicolas - directeur des ateliers
nicolas.detrie@ateliers.org

“En poste aux Ateliers depuis mai 2007, j'ai animé et participé aux différents chantiers de l'association: restructuration financière et sociale, formalisation et développement de la méthode, communication, structuration du réseau, pilotage et organisation d'une dizaine d'ateliers. J'ai connu les Ateliers à travers 2 participations (Irkustk et Marseille 2007) et un assistantat au Bénin en 2005. J'étais alors étudiant à l'ESSEC et impliqué dans la Chaire d'Économie Urbaine. J'ai travaillé 2 ans à la SNCF sur le développement de la multi-modalité TER, puis après un échange universitaire de 8 mois au Brésil, j'ai suivi pour le compte de l'OPAC Sud à Marseille un marché de définition sur le logement social méditerranéen.”



PLANE Antoine - vice directeur des ateliers
antoine.plane@ateliers.org

“Diplômé du MBA de l’ESSEC (École des Hautes Études Économiques et Commerciales) en 2009, j’y ai suivi les enseignements de la Chaire d’économie urbaine, et orienté mon parcours vers l’urbanisme à travers deux participations aux Ateliers de Cergy (2006) et d’Irkutsk (2008), puis lors de mon apprentissage en aménagement sur les terrains Renault à Boulogne-Billancourt (2006- 2008). Ma pratique de la ville se lit aussi à travers mes passions : les voyages (Japon, Brésil) et la photographie.

Aux Ateliers depuis juillet 2009, j’ai participé à l’organisation et au déroulement des ateliers à Cergy (France) et Vitoria (Brésil), et coordonne les prochains ateliers de Cao Lanh (Vietnam) et de Seine-et-Marne (France). “



CHANAS Céline - architecte - assistante pilote
chanas.celine@gmail.com

“A l’obtention de mon diplôme en 2003, animée par la volonté d’obtenir une vision globale de notre profession, j’ai intégré différentes structures : d’architecture, d’urbanisme, assistance à maîtrise d’ouvrage, à Paris, Turin et Rome, puis l’Etablissement Public d’Aménagement Euroméditerranée. Ces expériences m’ont permis de mener des missions de gestion de projet dans leurs différentes phases en y associant les aspects administratifs et juridiques.

Ayant aussi passé plusieurs mois en Casamance au Sénégal et participé aux constructions en terre crue, le climat tropical, avec ces précipitations que vous aurez le plaisir d’apprécier, m’est déjà familier. Je suis présente à Cao Lanh depuis trois mois pour préparer cet atelier.”



PHAM Duc Thang - architecte - assistant pilote
thangarchitecte@yahoo.com

“Architecte diplômé de l’Université de HCM et de l’école de Strasbourg en urbanisme. Mon travail récent se répartit entre les échelles 1/20 000^{ème} jusqu’au 1/20^{ème}. J’ai eu la chance de participer aux ateliers internationaux en France, en Allemagne et en Turquie. C’est avec plaisir que j’intègre cette fois-ci l’équipe de pilotage de cet atelier dans mon propre pays.”



NGUYEN My Hanh - architecte - assistante pilote
myhanh.malaquais@gmail.com

“Après 5 ans d’étude à Paris où j’ai obtenu mon diplôme de l’école d’architecture ParisMalaquais. Cette mission est une expérience émouvante pour débiter ma vie professionnelle dans mon pays.”



Nguyen Thanh Phuong - guide - interprète
ngthphuong260883@yahoo.com.vn

Après ma sortie universitaire, j’ai commencé mon travail en faisant guide touristique dans le delta du Mékong, et aujourd’hui, guide indépendant à Saigon. Mon ambition est d’avoir une agence de voyage.



TRẦN Thiên Tánh – enseignant - interprète
tanh2726@yahoo.fr

Diplômé de l’Université de Can Tho en pédagogie de français en 2006, je travaille comme enseignant maintenant à l’Université de Dong Thap. J’espère que j’obtiendrai plus d’expériences d’interprétation et que mon travail pour cet atelier sera bien. Je trouve que ce projet est nécessaire pour ma ville natale, Cao Lanh.



ĐỖ HUY ĐĂNG - interprète
romeo_h2d@yahoo.fr

Diplômé de l’université de Can Tho en langue française. J’ai travaillé 2 années comme guide touristique. C’est la première fois que j’effectue une mission d’interprétariat, mais avec mes connaissances en langue française, j’espère que tout ira bien.

Nguyen Hong Diep- guide - interprète
nguyenhongdiep_2004@yahoo.com



NGUYEN Thi Thu Thuy - chef de Bureau de gestion technique
thuynntt0803@yahoo.com

Bonjour à vous tous! Je suis Nguyen Thi Thu Thuy - Diplômée de l'Université Fulbright,, spécialisée en économie appliquée et politiques publiques. Actuellement au poste de Chef de Bureau de gestion technique au Centre de planification urbaine et rurale province de Dong Thap.

Je suis très heureuse de participer à l'organisation de ces ateliers. A travers l'organisation de l'atelier, des méthodes de travail, de la mise en oeuvre et du travail en équipe..., j'ai appris beaucoup.

Tout au long de l'atelier, je suis chargée du bon fonctionnement logistique. J'espère que les idées des experts vont nous orienter vers une ville se développant durablement pour l'avenir .

Merci à tous!



NGUYEN Lam Viet Vinh Thong - Architecte - centre pour la planification urbaine et rurale de Dong Thap

Je travaille dans la ville ou je suis né, et je suis fier du caractère social de mon travail de planification. Dans ma pratique au niveau local, j'ai fait quelques projets d'envergure et d'échelle plus modeste. J'espère que les ateliers de planification pour le développement durable de Cao Lanh enrichiront mon expérience,

et que les participants internationaux et nationaux apporteront de nombreuses bonnes idées.

Dans cet atelier, je suis membre du comité d'organisation, et suis heureux de vous accueillir à Dong Thap - une province pure, sympathique et accueillante.



Nguyen Nam Xuan - architecte
artxuan75@gmail.com

La Qualité de vie dépend de nombreux facteurs, parmi lesquels son espace vital, élément le plus important. Je suis allé visiter de nombreuses municipalités au Vietnam et j'ai remarqué que la plupart de nos zones urbaines connaissent des problèmes de transport, d'architecture, de paysage et d'infrastructure... Dong

Thap n'est pas une exception. Pour différentes raisons objectives et subjectives, les différents acteurs de la construction, les investisseurs et les gestionnaires n'agissent pas correctement avec leur municipalité.

En tant qu'architecte, je souhaite participer à des projets majeurs pour contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des personnes dans les zones urbaines, à la construction durable pour l'avenir.



Nguyễn Hoàng Phúc - ingénieur industriel électrique
kshoangphuc@gmail.com

Né et élevé à Cao Lanh ville, je me réjouis de contribuer pour ma patrie. Grâce à cet atelier de développement, nous espérons développer une planification de la ville à partir de laquelle les gens auront une vie meilleure. Après six ans d'expérience dans planification des infrastructures en Dong Thap, j'espère partager et apprendre a partir des échanges avec les membres plus expérimentés de cette session.



Đinh Thị Hương Dương - comptable
huongduong_35@yahoo.com

Honnête, sociale, ouverte sont mes qualités m'aide dans ma vie professionnelle. Parce que ce travail exige une bonne entente entre les partenaires et les collègues. Très heureuse d'avoir eu

l'occasion de travailler avec les organisateurs de cet atelier, car à travers ce concours je comprends mieux les français.

Le Jury_Présidence et membres



LE Vinh Tan - Co-Président du jury des Ateliers.

Président de la Province de Dong Thap, VietNam.



SAMSOEN Nicolas-
Co-Président du Jury

Représentant du Président des Ateliers Pierre-André PERISSOL

AREP - Directeur du développement / ancien directeur de l'EPAMSA



HENRY Alain

Directeur de l'Agence Française de Développement au Vietnam.
henrya@afd.fr

Ancien élève de l'Ecole Polytechnique (1973), Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées (1978)

A commencé sa carrière comme directeur de travaux à la Société des Grands Travaux de Marseille. Entré à l'AFD en 1981, où il a exercé notamment les fonctions d'ingénieur et de chargé d'études. De 2003 à 2007, Directeur du département infrastructures. Depuis 2007 Directeur Vietnam.

Chercheur associé au CNRS (laboratoire Gestion et société, dirigé par Ph. d'Iribarne). Travaux portant sur « modernisation économique et contexte culturel ».

Chargé de cours à l'Ecole des Mines de Paris. Co-auteurs de plusieurs ouvrages : Tontines et banques au Cameroun, Rédiger les procédures de l'entreprise, Cultures et mondialisation.

Divers articles dans les Annales des Mines, Cahiers d'Etudes Africaines, Afrique Contemporaine...

IRAWATI Bernadia

Directrice de programme - City-Net (réseau de villes asiatiques, Yokohoma)

bernadia@citynet-ap.org



Keti Ravindran

Institute of Urban Design – School of Planning and Architecture - Pondichéry
ktravindran1@gmail.com

Professor and Head of Urban Design at Delhi and is the President of the Institute of Urban Designers- India. His practice includes design of greenfield cities, cultural

buildings and Memorials, as well as Urban Conservation. He was the Vice Chairman of the Environmental Impact Assessment Committee of the Government of India. Ravindran is at present The Chairman of Delhi Urban Art Commission. He has been nominated for the next two years as Member of the Advisory Board for the United Nations Capital Master Plan, advising the Secretary General on the UN projects in New York.



THIBAUT Christian

Directeur Environnement - IAU-IdF
Christian.Thibault@iau-idf.fr

Ingénieur agronome, ingénieur horticole, directeur du département environnement urbain et rural (DEUR) de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAU-îdF), chevalier de l'ordre du mérite

agricole.

L'IAU-îdF est membre de la Fédération nationale des agences d'urbanisme françaises, la FNAU. C'est la plus importante agence d'urbanisme française et la seule d'envergure régionale, l'Île-de-France étant la région de Paris. L'IAU-îdF intervient aussi à l'international, notamment au Vietnam à Hanoi. Le DEUR développe depuis 35 ans une compétence d'écologie de l'aménagement, déclinée du niveau régional au niveau communal, autour du concept-clé d'espace ouvert, indispensable à l'équilibre de l'espace bâti.



Olivier SOUQUET
architecte
o.souquet@gmail.com

Il dirige l'agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage DeSo à Paris. Il est lauréat de plusieurs prix d'architecture français (Europain, NAJA 2002), et réalise en France des équipements et des espaces publics, En 2008 et 2009 il gagne le concours international des espaces publics de Thu Thiem à HCMV sur la rivière Saigon, et il est désigné co-lauréat du concours urbain de Gia-Lam à Hanoi (ville de 200.000 hab.). En réaction à l'uniformisation et la standardisation du monde sous toutes ses formes, il développe au Vietnam des projets urbains et architecturaux, attentifs à l'environnement (eau et vent), et aux grands défis écologiques des territoires à urbaniser. Ses stratégies de projets préservent, à différentes échelles une identité des usages et des pratiques vietnamiennes.



Franck VALLERUGO
économiste
franck.vallerugo@gmail.com

diplômé de l'Ecole nationale supérieure de chimie de Paris, diplômé de l'ESSEC et docteur en urbanisme (Université Paris 1)

Professeur à l'ESSEC Business School et directeur pédagogique de la chaire d'économie urbaine de l'ESSEC. Responsable de la collection "Villes et territoires" aux Editions de l'Aube.
Domaines de recherche et d'enseignement : économie urbaine (dynamique des villes, gouvernance urbaine) et marketing urbain.
Dernière publication : "Un monde de villes : le marketing des territoires durables", aux Editions de l'Aube, en co-écriture avec Patrice NOISSETTE.



Sirima NASONGKHLA
Professeur à l'Universi Teknologi Malaysia - Paysagiste (Thaïlande)
nsirima@hotmail.com

Dr. Nasongkhla received her PhD from the University of Melbourne and is currently a senior lecturer in landscape architecture at Faculty of Built Environment, University Technology Malaysia (UTM). She has more than 15 years experience in professional practice and consultancy, university teaching and research. Dr. Nasongkhla's research interests encompass an interpretation of landscape aesthetics in eastern and western cultures, sustainable landscape planning/design and community participation in landscape planning and management. She is teaching ecological landscape design, community planning and landscape history and criticism. She also participated in fully-funded international professional workshops in relevant to sustainable regional and urban planning in France, Thailand and Vietnam from 2000 to 2007. She has currently received research funds from the Thai National Research Council in the topic entitled "Community-based Strategic Planning for Green Landscape Connectivity: Study of Songkhla Lake and Pattani Watersheds" and fully funded from the Universiti Teknologi Malaysia in "Typologies of Urban Sprawl in Johor Bahru's Suburbs: Landscape Aesthetic quality of Communal Open Spaces and Built Forms in Residential Communities along the Nusajaya-Perling-Skudai Corridor". She has published four refereed international conference papers and four domestic conference papers. She has also supervised research higher degree students in areas of recycling grey water through hydroponic vertical gardens and sustainable landscape planning.



NGUYEN Huu -Dung
Président du Comité populaire de CaoLanh, diplômé universitaire en droit public.

D'origine de la province, je souhaite à coeur que cette session montre des qualités d'innovation et d'originalités attendues pour la 'jeune ville' CaoLanh.



LE Minh Hoan
Secrétaire du Comité de la ville de Cao Lanh

Architecte, plusieurs d'années attachées à l'aménagement et au développement de CaoLanh, je me questionne: quelle est la figure de CaoLanh dans 20 , 30

ans? Quelles sont les qualités pour CaoLanh dans l'environnement de l'eau?

Le développement durable reste toujours l'objectif de la Direction provinciale et de la ville. Matérialiser ce souhait reste encore en question à trouver la réponse.



LE Minh -Chau
Ingénierie de construction. Directeur du Département de construction de DongThap. Je souhaite le future de CaoLanh soit en harmonie au développement du Delta du Mekong: belle ville, végétation et ville propre



NGUYEN Van - The,
Docteur de la Science technique

21 ans d'expérience dans le domaine de transport, dont 6 ans en tant que technicien de travaux, 9 ans comme consultant d'études et 6 ans pour la mission d'approbation des études.

Depuis 2005, je suis chargé des études du développement d'infrastructure de la province de Dong Thap Diplômé Ingénieur en 1989 après 8 ans d'études universitaires en Russie. Ensuite, en 2001 à Moscou, j'ai soutenu avec succès ma thèse pour le thème de transport.

Champs compétents: développement des infrastructures du transport, sécurité de déplacement, la gestion des flux, le transport dans le contexte du changement climatique,...

A la session de l'atelier de Cao Lanh avec d'autres collègues et les habitants, j'espère pouvoir contribuer mes compétences à la construction de la ville dans le sens du développement durable, de la protection de l'environnement et du paysage, du développement économique,...



NGUYEN Quoc -Trang
Architecte
Président de l'association des architectes de Dong Thap,

Directeur-adjoint du département de construction de Dong Thap.

Je souhaite que CaoLanh se développe durablement et répondre aux attentions des habitants



TRUONG Đình Quang -directeur du service d'urbanisme du département de la construction
tdquangtqh@gmail.com

Mon enfance a commencé dans une région rurale du centre, après les études secondaires, j'ai étudié à l'université d'architecture de HCM ville. Après le diplôme j'ai été mobilisé pour travailler au ministère de la construction de la province de Dong Thap, situé à Cao Lanh – depuis maintenant plus de 31 ans. A l'époque, Cao Lanh était un district de la province, avec une seule voie de communication : la route nationale QL30, d'An Hữu à Hồng Ngự. Cette route a été endommagée par les inondations de 1978. Cao Lanh s'est progressivement développé, formant peu à peu un petit centre ville agréable, dont sa population est fière. En 2007, le gouvernement a reconnu Cao Lanh comme ville de catégorie 3.

Architecte senior, je suis confiant dans les autorités pour remplir ma fonction de chef de la planification du développement rural et urbain de la province de Dong Thap. Avec nos collègues et associés, nous contribuons aujourd'hui à la construction, la formation et le développement urbain de la ville.

Le Comité populaire provincial et l'Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine co-organisent cette rencontre. Nous espérons que cet atelier nous fournira des orientations qui contribueront au plan de « Cao Lanh ville durable », comparable aux villes modernes.

Merci et au revoir!



NGUYEN Ngoc Tran
Directeur du Centre de Recherche pour le Développement du Mékong.
nntran2010@gmail.com

Vice-President State Committee for Science and Technology; Vice-President du Comité d'Etat des Sciences et Technologies; Phó

Chu Nhiem Uy Ban Khoa hoc va Ky thuat Nha nuoc, qui est rebaptise Ministère des Sciences, Technologies et de l'Environnement en 1993.



KHUÔNG Van Muoi
Président de l'Association des architectes d'HCM ville



NGO Trung Hai

Architecte Urbaniste,
Directeur de l'Institut de
l'Architecture d'Aménagement
urbain et rural Vietnam, Ministère
de construction.

Membre permanent des
l'Associations des Architectes et
des Urbanistes VietNam, Ré-

dacteur en chef de Revue ' Aménagement urbain et
construction'.

mail: ngoTrungHai2009@gmail.com.

plus de 30 ans d'expériences dans l'aménagement ur-
bain et architecture, enseignant à l'école d'architecture
de HCMV et Hanoi, je suis responsable de plusieurs
projet d'aménagement urbain aux différentes échelles
au Vietnam: Projet urbain de Hanoi 2030- 2050, à
Dalat, Danang, HCM ville, Halong, Hue, HoiAn,... Notre
Institut a remporté plusieurs concours nationaux et
internationaux.



NGUYEN Hoai - Nam

Architecte,
Directeur adjoint du Département
d'Architecture et d'Urbanisme de
HCMville.

De 1979- 1988: travaille à
l'Institut d'aménagement de
construction Ha Nam Ninh

De 1988- 2003: mission à

l'Institut d'aménagement de construction de HCMV
Depuis 2003: intégrer à la Direction du Département
d'Architecture et d'Urbanisme de HCMville.

NGO Quang Hung

Directeur de l'Institut d'aménage-
ment urbain et rural du Sud Vietnam
(Ministère de la construction)

HUYNH Ngoc Thanh

Dir. adj. du département d'archi-
tecture et d'urbanisme de HCM
Ville.

TRAN Thanh Can

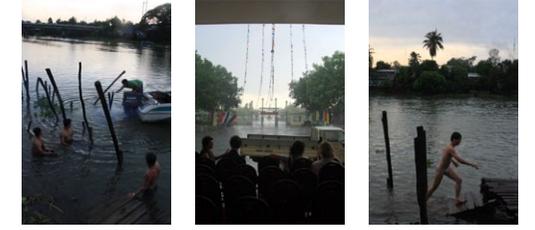
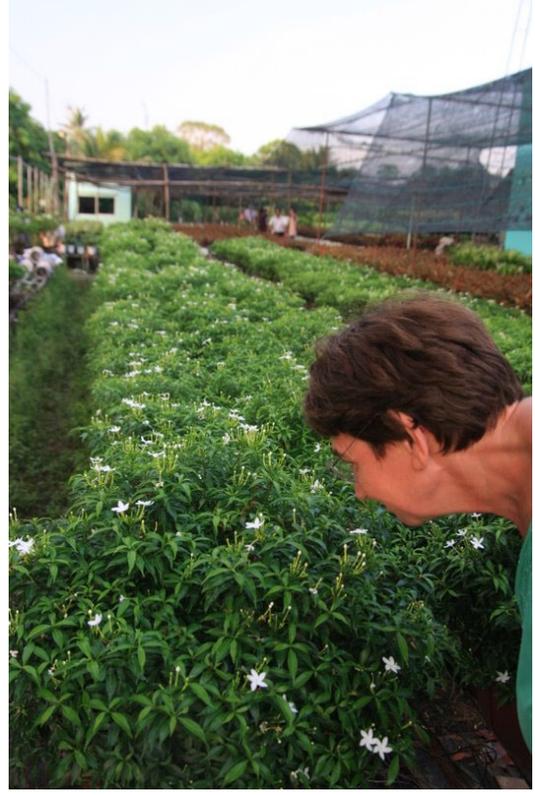
Dir. Adj. du Département du Plan
et de l'Investissement - Can Tho

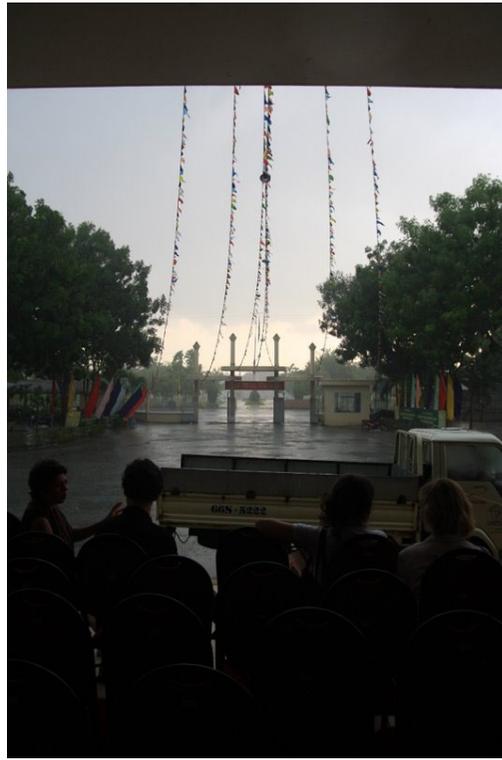
DO Viet Chien

Directeur adjoint du Dévelop-
pement Urbain – Ministère de la
Construction

Images

















L'AFTRP accompagne les communes et les intercommunalités franciliennes dans leurs projets d'aménagement : implanter des activités économiques, développer des programmes de logement de qualité, restructurer ou aménager des quartiers où il fait bon vivre...

L'ambition de l'AFTRP est d'être aux côtés des élus pour prendre pleinement en compte les impératifs du développement durable, c'est-à-dire « répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ».

Depuis 2005, l'AFTRP est le principal soutien financier des Ateliers.