

Institut d'aménagement, d'urbanisme et de géographie de Lille

Master de Sciences et Technologies
Mention Urbanisme et Aménagement
Spécialité : ENVIE, PROGRAM

Les conditions de conception d'une urbanité verticale

Hanoi, Vietnam

Bleuenn SOLANE (ENVIE)- Antoine GALLIET (PROGRAM)

Tuteur universitaire : Helga SCARWELL

Tuteur professionnel : Chien Thang LE

Organisme d'accueil : Université d'architecture de Hanoi

Année universitaire : 2024-2025

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, il convient de remercier nos tutrices de stage, Madame Helga-Jane Scarwell et Madame Divya Leducq qui nous ont permis de faire ce stage unique. Ce stage était plus qu'une simple expérience professionnelle, mais une opportunité de découvrir et tenter de comprendre la culture hanoïenne, et ces visions en matière d'urbanisme.

Afin de comprendre au mieux ce pays qui n'est pas la nôtre, Monsieur Phạm Ngọc Hiếu nous a accompagné pendant et hors de ces heures de travaux. Doctorant vietnamien en urbanisme, il nous a guidé tout le long de ce stage. Il convient donc de le remercier tout particulièrement pour son aide si précieuse. Merci à toi Hiếu de nous avoir introduit dans ta famille, et dans ta ville pour nous montrer ce qu'était le Vietnam à tes yeux. Tous les services que tu nous as rendus, sans rien attendre en retour, ne rentreraient pas dans ce mémoire. Ce travail aurait été, sans nul doute, moins qualitatif sans ton aide. Merci d'avoir rendu ce travail immersif et rare. Merci Hiếu.

Merci à nos collègues du master 1 présents avec nous à Hanoï, ainsi qu'à nos proches qui nous ont permis de vivre cette expérience pleinement, et de nous avoir soutenue. Ces conseils extérieurs nous ont permis de rester motivé, et de faire progresser notre sujet.

Pour finir, il convient de remercier l'ensemble des résidents que nous avons rencontrés en faisant passer nos questionnaires. Merci à eux pour leur patience, et d'avoir partagé leurs vécus pour nous aider à réaliser ce mémoire.

AVANT-PROPOS

Pour ce stage de Master 1, nous avons été accueillis au sein de l'Université d'Architecture de Hanoï dans le cadre du partenariat de recherche et d'enseignement entretenu avec l'Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille (IAUGL), département de la FaSEST (Faculté des Sciences Économiques, Sociales et des Territoires).

Ce mémoire est le fruit d'un stage de recherche consistant à apporter un appui et une valorisation aux recherches menées dans le cadre du MoU signé entre l'Université d'Architecture de Hanoï et l'Université de Lille (2013-2030). Son objectif, défini collégialement au début du stage à partir d'une feuille de route, est de contribuer aux recherches sur le renouvellement des connaissances sur la métropolisation de Hanoï. Les thématiques de la production urbaine à Hanoï donneront lieu particulièrement à des recherches sous les directions de Mesdames Scarwell et Leducq.

Ce stage qui porte sur les conditions de conception d'une urbanité verticale ou Repenser la vie dans une ville verticale à Hanoï a été encadré par Helga-Jane Scarwell (Université de Lille, URL 4477 TVES) et Divya Leducq (Université de Lille, URL 4477 TVES).

Sur le terrain, nous avons reçu de l'aide de étudiants vietnamiens à l'Université de Lille bénéficiant du partenariat de co-tutelle de thèse entre les deux universités, qui en raison de leurs connaissances du terrain ont pu expliquer le contexte vietnamien, co-organiser les visites, la passation des questionnaires, mener les entretiens informels auprès des personnes vietnamiennes rencontrées, traduire certains documents récupérés sur le terrain, effectuer des recherches dans la langue locale, etc.

Table des matières

Remerciements	2
Avant-propos	3
Introduction	6
1. État de l'art	9
1.1 Définition des concepts clés	9
1.1.1 Verticalisation Urbaine	9
1.1.2 Densification	10
1.1.3 Urbanité traditionnelle	10
1.1.4 KDTM : Nouvelles Zones Urbaines	11
1.2 Le contexte d'apparition des KDTM au Vietnam	12
1.2.1 Un Tournant Économique avec la Politique de Đổi Mới :	12
1.2.2 Une urbanisation galopante	13
1.2.3 Une Réforme Foncière et Législative Favorable	13
1.2.4 Les différentes phases de KDTM	14
1.3 Présentation des Zones d'études	18
1.3.1 Fiche Portrait de Times City	18
1.3.2 Fiche portrait de Vinhomes Gobal Gate Cô Loa	23
2. Méthodologie: Analyser l'urbanité verticale à Hanoi	26
2.1 Comprendre les dynamiques des KDTM à travers une analyse bibliographique ciblée	26
2.2 Concevoir un questionnaire adapté aux spécificités des KDTM	27
2.3 Analyser et croiser les données pour dégager des hypothèses et affiner notre enquête	29
2.4 Explorer les perceptions de l'urbanité verticale à travers des entretiens informels	30
2.5 Représentation visuelle de l'urbanité au travers de carte et de croquis.	31
3. Des KDTM conçus pour qui ? Une urbanité excluante sous couvert de modernité	33
3.1 Un urbanisme pensé par et pour les promoteurs privés	33
3.1.1 Une logique de rentabilité plus qu'une vision sociale de la ville.	33
3.1.2 Un urbanisme tourné vers le privé, avec un État facilitateur	34
3.2 Une ségrégation sociale planifiée	36
3.2.1 La consommation comme marqueur d'exclusion ?	36
3.2.2 Une vie agréable... à l'écart de la ville ?	40
4. La verticalité impose-t-elle une nouvelle façon de vivre ou une perte de repères ?	45
4.1 Une qualité de vie promise mais contestée	45
4.1.1 La propreté et la sécurité : des critères de satisfaction qui masquent des problématiques plus profondes	45
4.1.2 Surveillance accrue, uniformisation des comportements et disparition de l'imprévu urbain	51
4.2 Une rupture avec l'urbanité traditionnelle vietnamienne ? Une urbanité sous contrôle	53
4.2.1 Privation de l'espace public: Une réglementation stricte qui surveille les usages de l'espaces	53
4.2.2 La transformation des espaces de sociabilité traditionnelle	56
Conclusion	61

<i>Bibliographie</i>	63
<i>Table des Illustrations</i>	67
<i>Annexe</i>	69
1. Google doc tour Atlantique à Co Loa:	69
2. Tableau de contingence	70
3. Entretiens	76
Entretien 1 :	76
Entretien 2 :	78
Entretien 3 :	80
Entretien 4 :	81
Entretien 5 :	83
Entretien 6 :	85
Entretien 7 :	86
Entretien 8 :	87

INTRODUCTION

14.

Ô toi ! Hanoï – ma ville !

Il me reste une rue aux noms trompeurs :
Hàng Đào ne vend plus de pêches,
Hàng Bạc n'a plus d'orfèvres,
La rue Trường Thi
N'a plus de lettrés,
Plus de concours,
Plus de mandarins rentrant triomphalement...

14.

Em ơi! Hà Nội - phố...

Ta còn em một Hàng Đào.

Không bán đào.

Một Hàng Bạc.

Không còn thợ bạc.

Đường Trường Thi

Không chõng, không lều.

Không ông Nghè bái tổ vinh
qui...

En partant,
On emporte le poids du souvenir.
En revenant,
On oublie les noms des rues.
Les marches d'un seuil,
L'ombre d'un toit,
Le pommier planté devant une porte,
L'arbre grimpé enfant...

Ngày đi,
Một nỗi mang tên nhớ.
Ngày về phố cũ bỗng quên tên.
Quên bậc đá,
Quên mái hiên.
Quên cây táo trồng ngay trước
cửa.
Thưở áu thơ thoả thích leo
trèo...

Tout a changé.
En revenant,
On entend le chant des cigales,
Les balancements du hamac,
Un vieux refrain d'antan
Sorti d'un manuel scolaire,
Un souvenir de berceuse
Mur-muré par une grand-mère oubliée...
Celui qui revient
Se fige devant une porte,
Un simple chant
Ravive tout un passé enfoui...

Ngày về,
Ra rả tiếng ve,
Võng trưa hè kẽo kẹt,
- «À ơi! tùng tùng trồng đánh ngũ
liên
Bước chân xuống thuyền
Nước mắt như mưa...«
Bài tập đọc
Quốc văn giáo khoa thư
Bà ru cháu ngủ...
Người về sững sờ bên cánh
cửa,
Tiếng ru hòi!
Gọi lại mảnh đời quên..

Extrait strophe 14 de «Hà Nội, Phố», Phan Vũ,
1972.

Cette strophe illustre de manière poignante la transformation de Hanoï et la perte progressive de son identité urbaine traditionnelle. Les rues ne correspondent plus à leurs noms historiques. Les marchés et quartiers spécialisés comme Hang dao pour la pêche n'existent plus. Ce poème, rédigé en 1972, met en lumière une Hanoï en pleine transformation, marquée par la guerre et les changements socio-économiques. Cependant, même si le contexte a changé, il est toujours en phase avec les évolutions actuelles de la ville. A l'époque, il s'agissait de la disparition progressive de l'urbanité traditionnelle, causée par les conflits et les reconstructions. Aujourd'hui, Hanoï subit une transformation sous l'influence de la verticalité et des quartiers nouveaux (KDTM). Avec une croissance urbaine de plus de 2,2 % par an et des milliers de nouveaux logements en hauteur, Hanoï transforme ses quartiers en ville verticale. Mais derrière cette modernisation se cache une question essentielle : l'urbanité vietnamienne peut-elle survivre à la verticalité ?

Au nord du pays, dans le delta du fleuve rouge, se trouve Hanoï, la capitale du Vietnam. Avec environ 8 millions d'habitants et une superficie de 3 358,6 km², elle occupe une place centrale dans la vie politique, culturelle et économique du pays. Son expansion rapide, soutenue par les politiques de libéralisation lancées avec Doi Moi en 1986, a entraîné à une métropolisation accélérée. Cette dynamique a conduit à une densification urbaine massive et à la construction de nouveaux quartiers verticaux, habituellement destinés à une clientèle aisée.

Les rues de Hanoï, ont toujours été le centre névralgique de la ville, animé par des vendeurs ambulants, des cafés sur les trottoirs et des marchés improvisés. La rue ne se limite pas à être un lieu de circulation, elle est aussi un lieu d'échange, de sociabilité et d'économie informelle. Pourtant, ces scènes traditionnelles disparaissent progressivement sous l'ombre des tours résidentielles. Ces nouvelles zones urbaines redessinent la métropole.

Toutefois ces mutations urbaines posent un dilemme. Il convient de se demander si les KDTM représentent-ils un progrès urbain ou marquent-ils une rupture avec l'urbanité traditionnelle vietnamienne ?

Ce mémoire propose d'explorer cette tension entre modernité et tradition à travers l'étude des KDTM, en s'intéressant aux perceptions des habitants à cette

nouvelle verticalité, aux dynamiques sociales et aux conséquences de cette transformation sur l'identité urbaine vietnamienne.

1. ÉTAT DE L'ART

1.1 Définition des concepts clés

1.1.1 Verticalisation Urbaine

La verticalisation urbaine renvoie à un processus de développement des villes qui se caractérise par une augmentation verticale de l'espace bâti. Ce phénomène se traduit par une tendance mondiale de densification des zones urbaines, répondant aux enjeux de rareté foncière et de croissance démographique. De ce fait, par définition : la verticalisation est le processus d'évolution d'une silhouette urbaine par l'élévation de la hauteur des bâtiments (géoconfluence/fiche verticalisation/2021).

Selon Appert (2016), la “vertical city” incarne une évolution contemporaine des villes vers des formes architecturales de grande hauteur. Ce mouvement n'est pas simplement un changement morphologique, mais il reflète également des dynamiques sociales et économiques profondes. Nethercote (2018) souligne ainsi que la verticalisation urbaine est à la fois performative et constructive de mutations des relations sociales sous le régime capitalisme. Les développements en hauteur, tels que les gratte-ciel et autres formes d'habitats planifiées (Master Planned Estates), participent à des nouvelles organisations spatiales. Comme l'indiquent Dowling et McGuirk (2005 et 2007), ces dynamiques contribuent à la création de nouvelles géographies de ségrégation urbaine. Ainsi, Gleeson (2002) souligne que ces formes architecturales favorisent des enclaves résidentielles excluant, transformant ainsi le tissu urbain préexistant.

Pour finir, les tours marquent le paysage matériel à toutes les échelles. Leur proéminence architecturale et leur lisibilité en font des éléments structurant le paysage urbain. Comme l'explique Appert (2016), elles peuvent être perçues comme des symboles de dynamisme économique et de renouvellement urbain, traduisant ainsi des projets politiques et stratégiques d'aménagement du territoire. La verticalité comme emblème de pouvoir et de développement ne date pas d'hier. La recherche de domination verticale a toujours existé comme en témoignent nos beaux beffrois

lillois. De plus, l'élévation continue des bâtiments exige des avancées technologiques permanentes, reflétant ainsi le dynamisme économique d'un pays.

1.1.2 Densification

Le terme de verticalisation urbaine ne peut être défini et appréhender isolément. Il participe à des processus urbains plus globaux, comme celui de la densification. Bâtir en hauteur sur des parcelles existantes, s'intègre dans ce processus. En effet, par définition, la densification est l'augmentation du nombre d'habitants par kilomètre carré dans un espace donné (géoconfluence/fiche densification/2024). De ce fait, construire en hauteur accroît le nombre de logements sur une même surface, permettant d'accueillir davantage d'habitants sans étendre la ville.

On observe par exemple que le district urbain d'Hanoï « Hoan Kiem » composé majoritairement de bâti en R+6, affiche une densité de 14 000 hab/km². Tandis que « Hai Ba Trung », district urbain d'Hanoï, abritant des formes urbaine verticale comme Time City (bâti jusqu'à R+40), affiche une densité de 29 000 hab/km² (VnExpress,2023).

Il apparaît que ce processus favorise une plus grande concentration de population au sein d'un espace. Toutefois, cet espace environnant subit des modifications physiques, qui peuvent se heurter aux réticences des habitants attachés à un paysage de « village » (Amarouche et Charmes, 2019).

1.1.3 Urbanité traditionnelle

Le terme urbanité est un dérivé du latin urbanus (« urbain »), caractérisant un habitant vivant en ville. La notion de traditionnelle renvoie à une façon de faire, de penser, héritée du passé, dans un groupe social (CNRL,2021). De ce fait, le couplage des deux termes caractérise l'ensemble des pratiques en ville qui pense et font l'espace sur la base de long usage hérité du passé.

Dans le cadre de ce mémoire, l'urbanité traditionnelle renvoie un système de relations spatiales, sociales et culturelles, historiquement forgé dans les formes urbaines anciennes de Hanoï. Elle repose sur une forte densité relationnelle de

voisinage, une mixité fonctionnelle (commerce/habitat/artisanat), et une appropriation collective des espaces publics.

À titre d'exemple, cette urbanité traditionnelle se manifeste à Hanoï par : une morphologie urbaine organique (trame viaire étroite, absence de planification rigide), des pratiques d'usage souples et informelles de l'espace public (marché de rue, seuils habités, interactions de trottoir), ou encore une appropriation marchande et spontanée de la rue comme les vendeurs ambulants (figure 1). Le caractère mi-rural, mi-urbain de Hanoï donne naissance à des espaces informels qui rendent l'espace de vie en ville très varié. Il s'agit de lieux du quotidien assez particuliers. Les lieux de résidence peuvent souvent être accompagnés de lieux de commerce ou de loisir car l'architecture traditionnelle vietnamienne fabrique les maisons urbaines multifonctions (Nguyen Quan Son, 2015.).

Figure 1: Citation illustrant à l'urbanité traditionnelle Hanoï

“

“Hoan Kiem est le centre ancien de la ville, quartier très animé de boutiques où chaque rue, telle celle d'un souk, à un type de commerce particulier”

“Il est sept heures du matin. Les flots continus de vélos et de mobylettes convergents ici. L'ensemble est orchestré au klaxon. Ni ralentissement ni coup de frein intempestifs. Tous se présentent de front, dans un désordre apparent, pour former un tourbillon de cyclistes, cyclo-pousse, vélosmoteurs, motos”

”

Extrait du livre Le Vietnam illustré, par Pierre MACAIRE, 2014

1.1.4 KDTM : Nouvelles Zones Urbaines

KDTM correspond à l'acronyme de Khu đô thị mới, qui signifie Nouvelles zones urbaines. Selon l'article 2 de la loi de 2009 sur l'urbanisme au Vietnam : « Khu đô thị mới là một khu vực trong đô thị, được đầu tư xây dựng mới đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và nhà ở. » qui se traduit par:

« une nouvelle zone urbaine est un secteur au sein d'un espace urbaine, investi et construit avec des infrastructures techniques, des infrastructures sociales et des logements synchrones ».

Par ce biais, l'objectif est de créer des quartiers modernes, en périphérie ou dans la ville, intégrant : des habitats, des services, infrastructures sociales et des logements de manière coordonnée. Cela répond à une urbanisation rapide en développant des quartiers organisés plutôt que des extensions dites « anarchiques » des villes. Tout en y intégrant des pôles urbains complets, avec la présence d'écoles, d'hôpitaux, espaces verts et centres commerciaux. La volonté que toutes ces infrastructures soient livrées simultanément permet d'éviter d'avoir des quartiers inachevés, les rendant moins attractifs.

1.2 Le contexte d'apparition des KDTM au Vietnam

L'apparition des KDTM au Vietnam s'inscrit dans un vaste mouvement de transformation économique, sociale et urbaine amorcée à la fin du XXe siècle. Ce phénomène est directement lié aux réformes libérales engagées par le pays et aux défis que pose la modernisation rapide des grandes métropoles comme Hanoï et Ho Chi Minh-Ville.

1.2.1 Un Tournant Économique avec la Politique de Đổi Mới

En 1986, le Vietnam met en place la politique du Đổi Mới (Renouveau), qui marque la fin de l'économie planifiée au profit d'une économie de marché à modèle socialiste. Le pays s'ouvre alors au secteur privé, notamment à travers le marché immobilier (notion importante pour ce mémoire), et séduit de nombreux investisseurs étrangers. Dans ce contexte de transition, l'État, qui se chargeait alors de planification et de la réalisation des logements, commence à confier cette mission aux promoteurs privés. On observe alors l'émergence des premiers KDTM.

1.2.2 Une urbanisation galopante

Ces premiers KDTM se sont développés dans un contexte de croissance démographique, notamment dans les grandes villes. Hanoï et Hô-Chi-Minh-Ville en particulier ont vu affluer de nombreux habitants, venus chercher des opportunités de travail. Les KTT (Khu tập thể) bâtis en grande partie sous le régime socialiste deviennent insuffisants et vétustes. Face à ces pressions urbaines, il a été question de créer de nouveaux quartiers résidentiels plus modernes. L'urbanisation s'étend alors à l'extérieur de la ville, ou les KDTM voient le jour, afin de répondre aux besoins de logements, en les munissant d'équipements modernes et d'infrastructures adaptées.

1.2.3 Une Réforme Foncière et Législative Favorable

Afin de comprendre les réformes foncières et législatives, cette partie prend ces sources sur *Thư Viện Pháp Luật*, ce qui est traduit en français par *Bibliothèque juridique* ou *Bibliothèque du droit*.

Au Vietnam, toutes les terres sont la propriété de l'État. Néanmoins, depuis la Constitution de 1992, l'État a délégué le droit d'user de sa terre (DUS) aux citoyens et aux entreprises pour une période déterminée. Cela leur permet une exploitation du terrain acquis dans le cadre du DUS, comme si le détenteur du droit d'usage en était le véritable propriétaire, sous réserve de certaines contraintes imposées par l'État. Par ailleurs, cette période est de 50 ans pour les particuliers, renouvelables selon les règles en vigueur, et de 50 à 70 ans pour les entreprises, selon le type de projet et la localisation du terrain.

Dans le cadre de sa modernisation urbaine, ayant fait l'objet d'un décret en 1999 (décret n°52/1999/NĐ-CP), le gouvernement vietnamien a mis en place un cadre juridique qui incite à la gestion des investissements et de la construction, notamment des KDTM. L'État privilégie la collaboration du secteur privé en assouplissant les procédures d'acquisition foncière et en facilitant la mise en œuvre des opérations immobilières. Une des évolutions majeures apportées par ce décret concerne le droit d'usage du sol (DUS), en permettant aux promoteurs d'acquérir et d'exploiter des terrains pour le développement résidentiel. Cette privatisation partielle du foncier

constitue un tournant par rapport au mode de propriété foncière antérieurement, socialiste, ou l'État détenait le droit d'exploitation sur l'ensemble des terres.

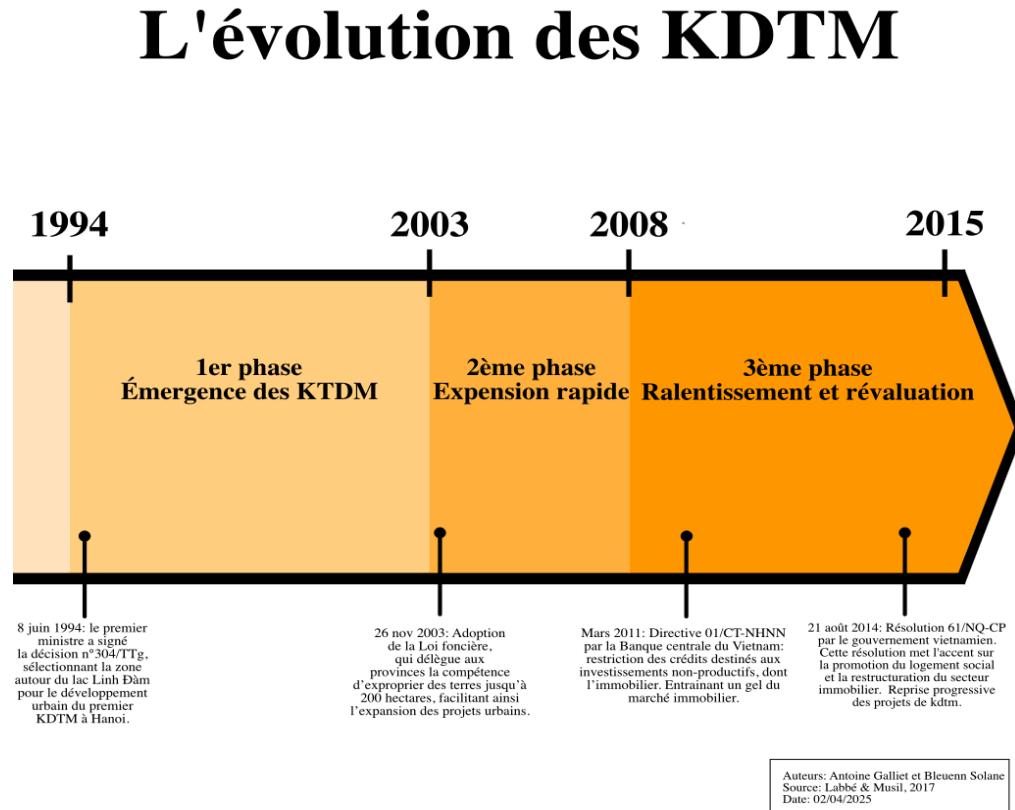
Mais au final, comment cela fonctionne ?

Lorsqu'un projet d'intérêt public implique la récupération d'un terrain, l'État suit une procédure, prévue par l'article 71 de la Loi foncière de 2013. Le comité populaire du district commence par émettre une décision officielle de récupération des terres. Par la suite, les autorités locales préviennent le détenteur du droit d'usage et tentent de le persuader de remettre le terrain de manière volontaire. Si ce dernier refuse, une décision de coercition est prise et rendue publique. Il y a alors la mise en place d'un comité de coercition, censé assurer l'exécution de la décision d'expropriation. Avant une action forcée, une dernière tentative de dialogue est privilégiée pour inciter le détenteur à se conformer. Si le refus persiste, l'État procède à une récupération musclée du terrain, avec l'appui des forces de l'ordre. Il est important de spécifier que ces étapes doivent être réalisées dans le respect des dispositions légales, garantissant par la même occasion, la légalité ainsi que la justesse des mesures décidées. Une indemnisation est également prévue par l'État à destination des occupants concernés, conformément à la réglementation en vigueur. De cette façon, l'État vietnamien garde toujours le contrôle de ces terres.

1.2.4 Les différentes phases de KDTM

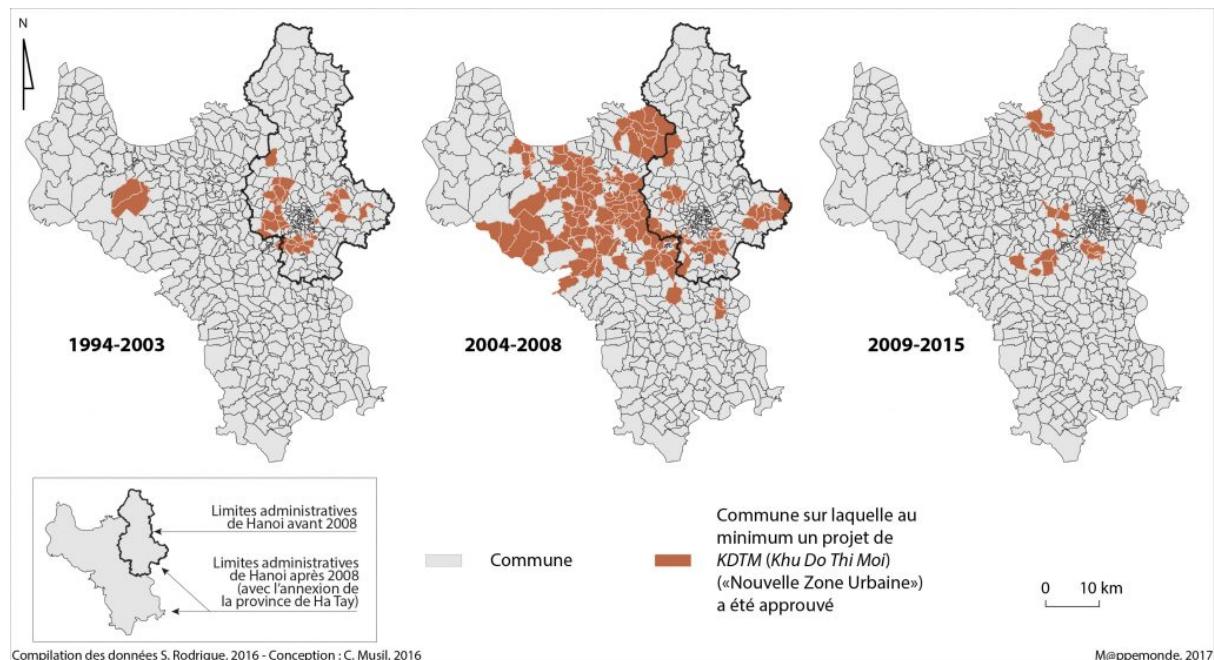
Le modèle de KDTM s'articule en 3 phases distinctes. Afin de représenter au mieux l'évolution des KTDM au Vietnam, voici une frise chronologique synthétisant ces trois phases (Figure 2).

Figure 2: Phrise chronologique évolution des KTDM



Tout d'abord, une période de 1994 à 2003 marquée par l'émergence des premiers projets de KTDM. À Hanoï, il convient de retenir Linh Dam comme premier projet. Situé à 8km du centre d'Hanoï, Lindh Dam s'établit sur la rive ouest du fleuve Rouge à l'image de nombreux projets de KDTM bâtis pendant la première phase. En effet, avant les années 2000, peu de ponts reliaient la rive Est du fleuve Rouge à la rive Ouest, où s'inscrit le centre historique d'Hanoï. Durant cette première phase, les projets de KDTM sont situés majoritairement à l'intérieur de la première couronne Hanienne (Figure 3). Cette carte illustre la répartition spatiale des projets de KDTM par commune et par phase à Hanoï.

Figure 3: Principales périodes d'approbation administrative des projets de KDTM



Source: Labbé & Musil, 2017, *Mappemonde* , n°122

Le début de la seconde phase est marqué par une loi foncière majeure. Le 26 Novembre 2003, le gouvernement vietnamien a adopté la loi foncière n°13/2003/QH11, déléguant aux provinces la compétence d'exproprier des terres jusqu'à 200 hectares. Cette deuxième phase est marquée par l'accélération de la mise en place de ce nouveau modèle urbain. Comparé à la période précédente de 1994 à 2003, le nombre de projets de KTDM approuvés a été multiplié par 6. En effet durant la première phase 35 projets de KTDM ont été approuvés, et 187 ont été approuvés durant la deuxième phase. Afin de mesurer l'augmentation, il convient de raisonner en nombre moyen de projets par an, car les deux phases ne sont pas de durées égales. En cela, 3,9 projets ont été approuvés par an entre 1994 et 2003 et environ 47 par an entre 2004 et 2008, soit une augmentation massive de 1100% an du taux annuel de projets de KTDM approuvés.

Ces chiffres reflètent cette deuxième phase des KDTM, qui est caractérisée par l'expansion rapide. En regardant Hanoï sur la figure (figure 3), on constate que les KDTM de la capitale se sont majoritairement bâties au-delà de la première couronne, entre 2004 et 2008. Ce phénomène peut être expliqué par la volonté du gouvernement central d'intégrer la province Ha Tay à celle de la capitale. Durant cette période à Hanoï, la majorité des projets de KTDM approuvés concernent des districts ruraux.

Ensuite, les KDTM connaissent une troisième phase caractérisée par le ralentissement de production de ce modèle urbain. Cette troisième phase débute en 2009 jusqu'en 2015. Cette phase est marquée par différents évènements. La directive 01/CT-NHNN prise en Mars 2011 par la banque centrale vietnamien engage la restriction des crédits destinés aux investissements non productifs, dont l'immobilier. Cet évènement va contribuer au gel du marché de l'immobilier. De plus, la révision de la loi foncière n° 45/2013/QH13, adoptée en novembre 2013, ayant pour but de recadrer les actions publiques foncières au Vietnam, va aussi contribuer au ralentissement d'expansion des KDTM. Cette loi est une réponse à certaines dérives durant les années 2000. Elle rend l'expropriation plus stricte, et permet de mieux indemniser les populations concernées. Par conséquent, elle ralentit les investisseurs immobiliers dans la création de nouveaux projets de KDTM. Le ralentissement du nombre de projets de KDTM approuvés lors de cette troisième phase s'explique aussi par le nombre de projets laissés inachevés.

1.3 Présentation des Zones d'études

1.3.1 Fiche Portrait de Times City

Figure 4: Photo aérienne de Time city



Nom du site: Vinhomes Timecity

Promoteur: Vingroup

Coût : 5 680 milliards de VND

Année de création: 2014

Superficie: 36,5 hectares

Source : Wikipédia, 2021

Contexte de création :

Commencé en 2011 et officiellement inauguré en 2014, Vinhomes Times City est l'un des plus grands projets immobiliers de Vingroup, symbole de la transformation rapide du paysage urbain de Hanoï. Dès le départ, Vinhomes Times City a été conçu comme une zone urbaine moderne et intégrée, s'inspirant du modèle architectural écologique de Singapour tout en adoptant une esthétique d'Europe occidentale. Selon Vingroup, le projet vise à offrir « *un style de vie luxueux en plein cœur de la capitale* », mêlant espaces verts, infrastructures modernes et services hauts de gamme.

Le projet a nécessité un investissement total de 5 680 milliards de VND, faisant de Vinhomes Times City un écosystème urbain autonome, intégrant : Résidences de luxe avec équipements domotiques, Centre commercial (Vincom Mega Mall), École

privée (Vinschool) et hôpital international (Vinmec), Espaces verts et lac artificiel favorisant un cadre de vie exclusif.

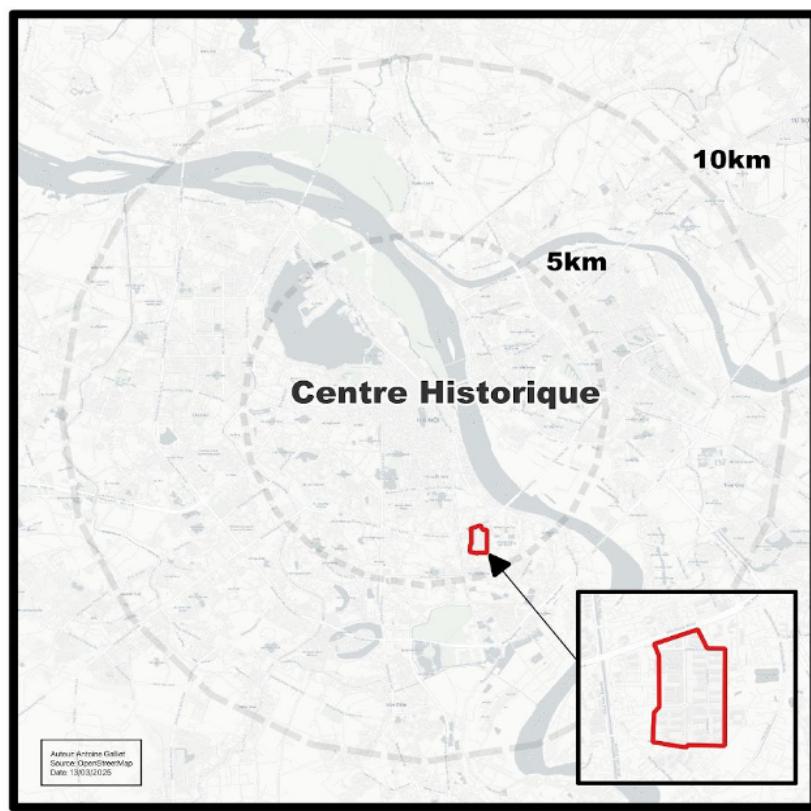
Vinhomes Times City s'est développé en trois grandes étapes :

- *Phase 1 (2011-2014)* : Construction des premières tours résidentielles et infrastructures clés.
- *Phase 2 (2015-2016)* : Extension avec de nouveaux immeubles et services, consolidant son attractivité.
- *Phase 3 (2016-2017)* : Finalisation du projet et expansion des espaces commerciaux et de loisirs.

En 2015, Vinhomes Times City a remporté le prix du « Meilleur projet complexe », consolidant sa réputation comme l'un des quartiers résidentiels les plus prestigieux de Hanoï.

Localisation :

Figure 5: Carte de localisation de Time city à Hanoï



Le secteur de Vinhomes Times City se situe au sud-est de la métropole hanoïenne, sur la rive gauche du Fleuve Rouge, au cœur du district de Hai Ba Trung. Vinhomes Times City se trouve dans la première couronne de la banlieue, soit dans un rayon de 5km par rapport au lac Hồ Hoàn Kiếm symbolisant le point

central du centre historique. Il est délimité par la route Vanh Dai 2 au nord, la rue 13 Linh Nam Lane au sud et des zones résidentielles à l'ouest et à l'est.

Caractéristiques du projet :

Zone de logement	Superficie (ha)	Nombre de tours	Types de bâtiments	Hauteur maximale
Timecity	10	11	11 blocs rectangulaires	R+25
Park Hill	6	8	3 blocs en H, 5 en blocs rectangulaires	R+30
Park Hill Premium	2	4	2 blocs en H, 1 bloc en L, 1 bloc en T	R+35

Analyse de la trame viaire :

Times City est structuré par un réseau viaire organisé autour de voies principales et secondaires, connectant les différents îlots bâtis et assurant la circulation à l'intérieur du périmètre délimité.

Le secteur d'études comprend 13 intersections, dont 4 carrefours regroupant les voies principales, formant des nœuds structurants à l'intérieur du périmètre étudié. Le secteur d'études est délimité par 6 routes principales : 4 formant un axe nord-sud et 2 un axe est-ouest. Elles permettent de circuler aisément entre les différents îlots bâtis grâce à leurs nombreuses intersections : plusieurs pour l'axe nord-sud et plusieurs pour l'axe est-ouest. Ces rues sont les plus larges du secteur d'études, facilitant le trafic motorisé et la desserte des ensembles résidentiels.

La rue Duòng Sò 1 structure toute la longueur du secteur d'étude sur l'axe nord-sud tandis que l'axe transversal assure une liaison efficace entre les différentes zones par les rues Duòng Sò 2 et Duòng Sò 7.

La rue Duòng Sò 1 se présente comme artère principale du secteur puisqu'elle permet 2 entrées dans Times City et qu'elle comprend 2 carrefours permettant de se rendre à n'importe quels îlots du secteur.

Les rues secondaires sont toutes formées par la non-continuité de la voirie et desservent chacune plus de 2 îlots.

Le réseau viaire secondaire se compose de rues perpendiculaires aux axes principaux. Ces voies secondaires desservent directement les îlots bâtis et assurent

une distribution plus fine du trafic. Certaines d'entre elles mènent à des accès privés ou semi-publics aux ensembles résidentiels.

L'organisation de la trame viaire dans ce secteur suit une logique orthogonale. On observe une hiérarchisation marquée entre les voies, avec des axes primaires conçus pour le trafic principal et des axes secondaires dédiés aux accès résidentiels. D'ailleurs, l'ensemble du secteur présente une trame viaire obéissante.

Dans son ensemble, la trame viaire est relativement régulière et hiérarchisée, à l'exception de certaines ruptures au sein des voies secondaires qui desservent les bâtiments résidentiels et commerciaux.

Cette structure reflète une planification urbaine moderne visant à optimiser la mobilité tout en préservant des espaces piétonniers et paysagers, en contraste avec le reste de la ville.

Analyse séquentielle :

Figure 6: Analyse séquentielle Duòng Sò

Rue Duòng Sò 1

2ème photo :

Au 1er plan : La voie est marquée par un double alignement bâti, avec des tours toujours de même hauteur sur la gauche et un bâtiment plus massif à droite mais moins haut qu'auparavant, ce qui vient rompre la symétrie de la rue.
Au 2nd plan : La verticalité reste dominante, avec une alternance de hauteurs qui donne un effet de profondeur. À gauche, la répétition des tours crée une continuité visuelle, tandis qu'à droite, la façade plus imposante, et le rupture dans la hauteur désormais à R+35, accentue la perception du front bâti.
Arrière-plan : La perspective reste fermée par un nouvel ensemble de tours qui renforce l'effet d'encadrement.

1ère photo :

Au 1er plan : La place circulaire ouvre l'espace, en contraste l'alignement continu du reste de la rue. Elle élargit temporairement l'espace avant un resserrement progressif. Deux alignements d'arbres, parallèles aux façades, structurent le cadre et renforcent la direction du regard vers l'arrière-plan.

Au 2nd plan : La rue est encadrée par des bâtiments continus, formés par des tours de hauteur homogène montant à R+25 à gauche et R+6 à droite.

Arrière-plan : Une seconde ligne de tours ferme la perspective, créant un effet de compression spatiale. L'encadrement marqué par les hauteurs accentue la profondeur, mais la fermeture visuelle limite l'impression d'ouverture.



3ème photo :

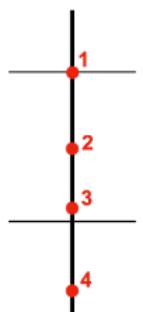
Au 1er plan : Une place circulaire marque une nouvelle rupture dans la linéarité de la rue. Cet espace de transition, avec un terre-plein central paysager, introduit une respiration urbaine dans l'axe structurant et un effet de choix entre la rue et la rue.
Au 2nd plan : L'alignement des tours est plus marqué que dans les séquences précédentes. À gauche comme à droite, les façades verticales encadrent fortement la rue, créant une perspective resserrée et canalisaient le regard vers le fond. Les tours affichent des hauteurs similaires en R+35 assurant une stricte linéarité.

Arrière-plan : La perspective est encore fermée par un nouvel ensemble de tours.



4ème photo :

Au 1er plan : La rue s'élargit, marquant une transition progressive vers un espace plus ouvert. L'alignement des arbres accompagne cette évolution, structurant le bord de voirie.
Au 2nd plan : Les façades latérales s'éloignent légèrement. L'alignement des tours reste rigide, mais l'élargissement de la perspective donne une impression d'ouverture.
Arrière-plan : Les façades variées contrastent avec la régularité des façades précédentes. L'effet d'encadrement s'atténue, laissant entrevoir un horizon plus vaste.



1.3.2 Fiche portrait de Vinhomes Gobal Gate Cô Loa

Figure 9: Plan aérienne de Vinhomes Global gate Cô loa



Nom du site: Vinhomes Global Gate Cô loa

Promoteur: Vingroup

Coût: 42 000 milliards de VND

Année de création:
2024

Superficie: 385ha
⇒ 295ha dédiés au logements et aménités adjacentes
⇒ 90ha dédiés au centre d'exposition

Source : Vinhomes, 2024

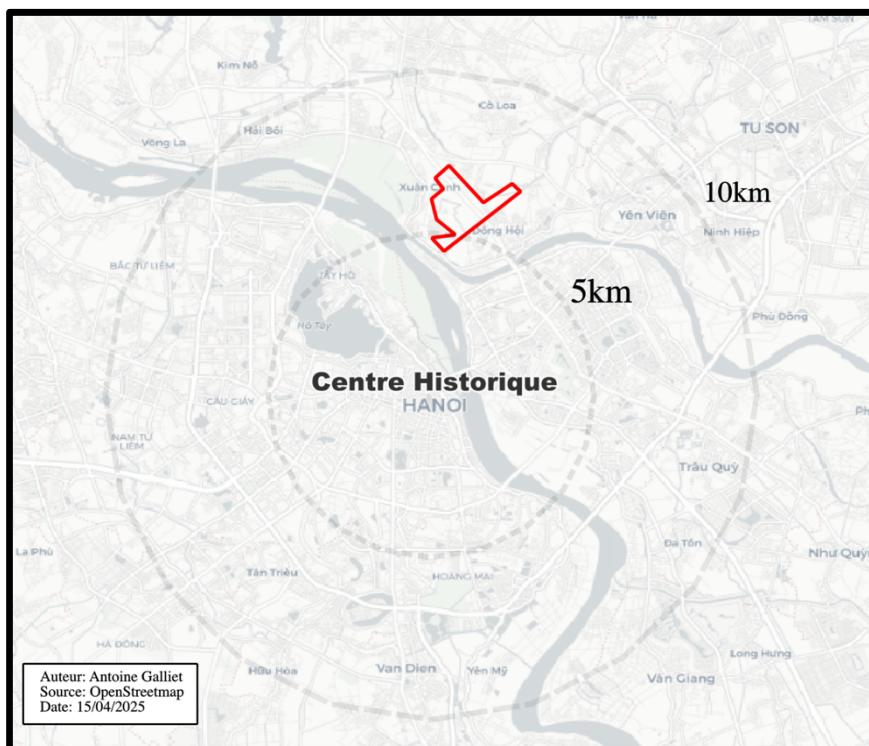
Contexte de création :

Ce projet immobilier veut s'enraciner dans le passé par son emplacement et son appellation. Il s'établit dans le secteur historique de l'ancienne citadelle de Cô loa, et en porte son nom. Vinhomes Global Gate Cô loa est une pièce maîtresse dans la stratégie de développement urbain d'Hanoï, ayant pour objectif d'en faire une métropole internationale en Asie. Ce projet s'inscrit dans le plan directeur d'Hanoï horizon 2030, vision 2050 qui vise à développer l'est du fleuve rouge. Jusqu'à présent la majorité des KDTM depuis 1994 se concentre à l'ouest du Sông Hồng. Or, Vinhomes Global Gate Cô Loa marque une inflexion stratégique : il s'agit

non seulement de décongestionner le centre, mais aussi de structurer un nouveau pôle métropolitain sur la rive est, en articulation avec les infrastructures de transport à venir, comme la futur ligne de métro.

Localisation :

Figure 10: Carte de localisation de Vinhomes Globale Gate Cô loa

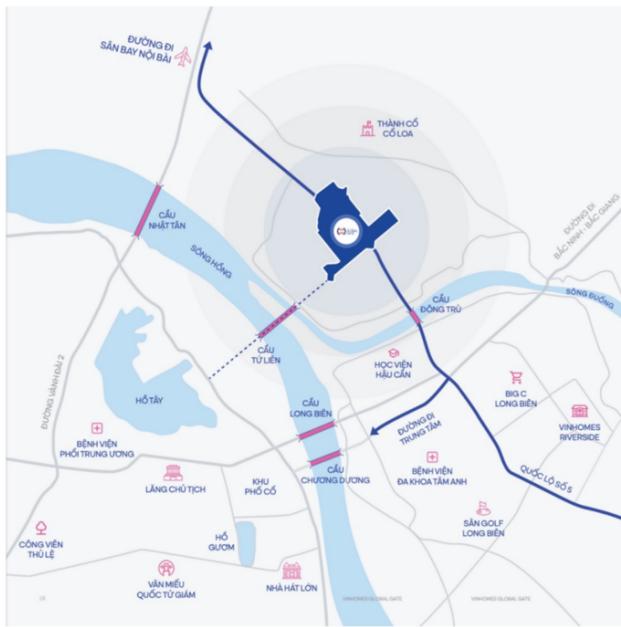


Le secteur de Vinhomes Global Gate Cô Loa se situe au Nord-Est de la métropole hanoïenne, dans un périmètre stratégique à seulement 5 minutes du centre-ville et 15 minutes de l'aéroport international de Nôi Bâi. Cette distance réseautage de Cô Loa au centre-ville sera

possible grâce à la construction d'un nouveau pont, inclus dans le projet, reliant la rive est du fleuve rouge à la rive Ouest historique.

Caractéristiques du projet :

Figure 11: Carte de localisation du futur projet Vinhomes Global Gate Cô loa



Ce projet nécessite la construction de lourde infrastructure pour assurer la connexion du site au centre-ville historique d'Hanoï. En cela, il est prévu de construire un pont, le « Cầu tu Lien », afin de rendre le centre-ville accessible à 5 minutes en voiture (Figure 11). La réussite de ce projet repose sur ce pont. Pour l'instant en Mai 2025, ce pont n'a pas encore vu le jour, et le quartier est à au moins 30 minutes du centre-ville en voiture.

Logement :

Zone de logement	Nombre de logement	Types de bâtiments	Hauteur
Zone Elite	1752	Immeuble en bloc rectangulaire	R+4/R+5 majoritaire et R+35 (5 bâtis)
Zone de prospérité	847	Immeuble en bloc rectangulaire	R+4 et R+5 et R+35 (4 bâtis)
Zone Cat Tuong	1548	Maison de ville + immeuble en bloc rectangulaire	R+4 et R+5 et R+35 (4 bâtis)

2. MÉTHODOLOGIE : ANALYSER L'URBANITE VERTICALE A HANOI

2.1 Comprendre les dynamiques des KDTM à travers une analyse bibliographique ciblée

Les premières semaines de notre arrivée à Hanoi, une revue de presse bibliographique a été réalisée. Mélant thèses, livres, articles scientifiques et de presse, autour du sujet de la transformation urbaine de Hanoi ainsi que l'émergence des KDTM, comme modèle du développement résidentiel. Cela a permis d'en apprendre un peu plus sur notre sujet tout en s'acclimatant avec la vie trépidante de la ville.

De ce fait, cette thèse s'appuie principalement sur :

- Les travaux sur la verticalisation des villes et les modèles urbains fermés (Scarwell, 2018; Leducq, 2019)
- *Fabrication du logement planifié sous forme de «KDTM» (Khu Đô Thị Mới) à Hanoï : la ville de quartiers ou/et la ville de projets ?* (Minh Tung Tran, 2016)
- *La folie des hauteurs, pourquoi s'obstiner à construire des tours?* (Thierry Paquot,2008)
- Les nouvelles zones urbaines à Hanoi : dynamiques spatiales et enjeux territoriaux (Danielle Labbé et Clément Musil, 2017)

Cette approche théorique a permis d'identifier plusieurs enjeux spécifiques aux KDTM. Premièrement, la création d'une rupture avec les formes urbaines traditionnelles (KTT) et la ville historique. Deuxièmement, la planification centralisée est influencée par des modèles internationaux. Et dernièrement, ce modèle résidentiel privatif, sécurisé, est souvent perçu comme excluant.

Une première hypothèse a de ce fait été dégagée : les KDTM offrent un cadre de vie moderne et confortable, mais semblent peiner à recréer une véritable urbanité, notamment en termes de mixité sociale et fonctionnelle. Le point qui semble le plus intéressant à développer ici était de connaître le rapport à la verticalité des habitants de KDTM.

Cette hypothèse a contribuer à aider à la conception d'une enquête de terrain. Cette enquête a été structurée en deux voies.

La première étant la passation d'un questionnaire préparé en amont par Mme Scarwell et Mme Leducq, une occasion pour gagner du temps sur place. À ce dernier, la question du genre et de l'âge a été adjointe, permettant, par la suite, de soumettre des hypothèses des pratiques et ressentis lié à ces deux facteurs.

Puis par la suite, ces hypothèses ont conduit à réaliser des entretiens informels afin d'affiner la compréhension des dynamiques locales et de vérifier les questionnements qui en découlaient.

2.2 Concevoir un questionnaire adapté aux spécificités des KTDM

Il a été question ici de passer un questionnaire dans la zone de Time City, afin d'enrichir le mémoire. Le site de Co Loa n'étant pas encore développé, le questionnaire ne pouvait être efficace.

Objectifs et structuration du questionnaire :

L'élaboration de ce questionnaire avait pour objectif d'explorer les caractéristiques de l'urbanité verticale dans les KTDM. Les autrices ont structuré l'enquête autour de cinq axes principaux :

1. Le ressenti des habitants sur la qualité du cadre de vie (espace vert, sécurité, propreté)
2. L'accessibilité des services et des commerces (Mixités fonctionnelles, équipements publics)
3. Les conditions de mobilités au sein des habitations et du quartier (Ascenseurs, transports, cheminement piétons)
4. Les interactions sociales et la vie de quartier (Cohésion entre habitants, espaces partagés)
5. Les attentes et améliorations souhaitées (Besoins exprimés par les habitants)

Parallèlement à l'administration du questionnaire, des notes ont été prises lorsque les répondants développaient certains points. Ce choix méthodologique était essentiel puisque les questions étaient majoritairement fermées, privilégiant ainsi des données quantitatives plutôt que qualitatives. Cette prise de notes a aidé à enrichir les résultats en apportant des éléments complémentaires aux réponses chiffrées.

Sélection des répondants et contraintes méthodologiques :

L'objectif ici était de constituer un échantillon équilibré en interrogeant 50 % d'hommes et 50 % de femmes afin de refléter au mieux la population vietnamienne, ce qui permet de refléter au maximum la diversité des expériences.

Cependant, des limites sont rapidement apparues.

En effet, il aurait été souhaitable d'être plus précis en ce qui concerne l'échantillon, mais aucune enquête officielle ne documente précisément la population vivant dans les KDTM. Il a été donc impossible d'adapter cet échantillon en fonction de critères socio-économique précis. De plus, l'accès aux résidences étant inégal, les immeubles étaient surveillés et fermés par des dispositifs de sécurité (carte d'accès pour les résidents, ainsi qu'hôtesse d'accueil à l'entrée des immeubles). Ce manque d'information a compliqué la passation du questionnaire, limitant les échanges aux seuls entretiens réalisés dans la rue, auxquels il faut ajouter l'adaptation aux conditions météorologiques.

Cette contrainte de lieu de rencontre a conduit à repenser et diversifier nos lieux d'enquête, en interrogeant les habitants dans des espaces semi-publics tels que les allées commerçantes, les zones de détente, ou encore au abord des entrées des immeubles résidentiels. Ce qui s'est révélé long et fastidieux, c'était de ne trouver que des habitants, alors que de nombreuses personnes fréquentent le quartier uniquement pour profiter des services proposés, comme le centre commercial, la zone de street workout ou encore les espaces de repos. Il est également apparu que certains mots, comme « sécurité » n'étaient pas perçus de la même manière qu'en France. Pour les habitants, ce terme renvoie à la sécurité des appartements, a un aspect de vie privé, plutôt qu'à une notion de protection ou de quartier sécurisé. De même que « transport en commun » peut inclure non seulement les bus, mais aussi les plateformes de transport comme Grab et Be, ainsi que les taxis. Une mauvaise interprétation de la question sur la qualité de la desserte des transports en commun dans le quartier a eu

lieu. Cette notion semble avoir été comprise par la population comme une évaluation du nombre d'arrêts de bus disponibles, plutôt que de la fiabilité des bus partant du quartier et de leur desserte des zones fréquentées.

Malgré ces contraintes, il a été possible de recueillir un échantillon significatif de réponses : au nombre de 131, permettant d'identifier des tendances claires sur le rapport des habitants à leur environnement.

2.3 Analyser et croiser les données pour dégager des hypothèses et affiner notre enquête

Une fois cette collecte de données terminée, une analyse approfondie des données a été menée afin de dégager des tendances et des corrélations entre différents profils d'habitants et leurs perceptions de la vie en KDTM. Cette phase d'analyse s'est avérée nécessaire. Elle s'est déroulée en deux phases. Dans un premier temps, une analyse statistique des réponses a été réalisée, permettant d'identifier des tendances et des disparités entre groupes d'habitants. Dans un second temps, il a été intéressant d'utiliser des tableaux de contingence. Cet outil apparaissait comme essentiel pour croiser différentes variables et faire émerger des hypothèses.

Les tableaux de contingence : un outil pour révéler des tendances et des contradictions

Par définition, un tableau de contingence est une matrice qui met en relation deux variables qualitatives afin d'identifier d'éventuelles corrélations (XLStat). Dans cette étude, cet outil nous a permis d'examiner comment l'âge des habitants influence leur perception du cadre de vie. Cela a également permis de distinguer que les attentes et insatisfactions varient en fonction de l'usage que les habitants font de leur quartier.

De ce fait, l'analyse de ces tableaux a aussi mis en avant des tendances majeures. Entre autres, le cadre de vie est jugé confortable et sécurisé est particulièrement apprécié des résidents plus âgés. Cela questionne sur : pourquoi les personnes âgées en particulier ? De plus, il est observable que la sécurité et la propreté sont valorisées, contrastant avec l'environnement urbain traditionnel d'Hanoï.

Dans la même mesure, des paradoxes sont apparus, avec notamment une impression d'isolement malgré la densité : alors que la verticalité rassemble un grand nombre de résidents dans un espace réduit, les interactions sociales semblent limitées par la structure même des tours et des résidences fermées. Mais aussi, un cadre de vie sécurisé, mais perçu comme aseptisé avec une gestion des espaces communs et un contrôle des accès limitant la spontanéité des usages et la mixité sociale.

Tous ses résultats ont soulevé plusieurs questions :

- Les attentes varient-elles selon les profils d'habitants (jeunes actifs, familles, retraités) ?
- L'organisation spatiale des KDTM permet-elle encore une appropriation collective des espaces, ou impose-t-elle une manière standardisée d'habiter la ville ?

2.4 Explorer les perceptions de l'urbanité verticale à travers des entretiens informels

De l'analyse des questionnaires à la nécessité des entretiens informels :

Face aux contradictions observées, il est apparu nécessaire de compléter l'analyse statistique par des entretiens informels. Afin de comprendre pourquoi certains habitants, bien que satisfait du confort des KDTM, expriment une difficulté à s'approprier ses espaces verticaux. De plus, explorer comment la hauteur et la structuration des tours influencent la vie quotidienne et les interactions entre résidents. Tout comme identifier si cette perception de la verticalité varie selon les profils (jeunes actifs, familles, retraités) et selon leur expérience de l'habitat (anciens habitants des KTT ou non).

Ces entretiens ont alors été construits en réponse aux interrogations soulevées par les tableaux de contingences, dans le but de donner du relief aux résultats et d'affiner notre compréhension du rapport des habitants à la verticalité dans les KDTM.

Pour cela, le protocole était de sélectionner six personnes âgées (55 ans et plus), et 6 jeunes (18 ans à 34 ans). Cette tranche d'âge a été retenue, car elle

représentait, dans la plupart des réponses, des points de vue opposés. Il était donc intéressant de recueillir leurs perspectives sur plusieurs aspects, au sujet notamment, de la qualité de vie en KDTM, leur ressentie face à la verticalité, l'utilisation des transports en commun, mais surtout leur perception de l'intégration des traditions et coutumes vietnamiennes dans le quartier. Enfin, il s'agissait de comprendre comment envisagent-ils l'avenir de Hanoï et de ses traditions, alors que les KDTM semblent devenir le nouvel eldorado des vietnamiens.

Afin de garantir une approche cohérente avec celle des questionnaires, les entretiens se sont déroulés dans les espaces publics de Times City. Un Google Sheet a été utilisé pour structurer les questions, et les réponses ont été traduites en direct avec Pons, ce qui a aidé à transcription ces échanges. Ces entretiens, disponibles en annexe, présentent néanmoins certaines limites, notamment par le biais de la traduction et de la compréhension des termes.

2.4 Représentation visuelle de l'urbanité au travers de carte et de croquis.

Afin de compléter l'enquête et les entretiens, un travail de représentation visuelle a été mené. Associant cartographie, via QGIS, et croquis à l'aquarelle réalisés sur le terrain. L'objectif ici été d'exprimer, par des moyens différents, la perception de la verticalité et l'organisation spatiale propre aux KDTM.

Des cartes produites avec QGIS à partir de données de terrain :

Les cartes qui vous seront présentées ont été réalisées avec le logiciel QGIS, à partir de données récoltées directement sur le terrain : observations de fréquentation des lieux, emplacements des commerces, espaces publics et équipement.

Cette production n'a été possible qu'à Time City. Global Gate n'étant pas encore construit, il aurait été intéressant de cartographier le lieu pour montrer l'avancée des travaux, mais cela était compliqué. Le chantier étant privé, de grands murs de tôle ne permettaient pas de voir de l'autre côté.

La réalisation des cartes a été possible grâce à des relevés de terrain manuel. Lors d'un premier repérage sur le site de Time City, une série d'observations ont été notées, que ce soit la position des tours, des rues, des espaces sportifs ou encore des diversités de commerces. Par la suite, ces observations ont permis la construction de cartes thématiques avec une vectorisation des données à l'aide de l'outil cartographique. Ce processus en deux temps (Immersion terrain puis mise en forme numérique) a permis une visualisation plus rigoureuse et lisible du quartier. Cela a rendu possible la représentation claire de la répartition des espaces de Time City, ainsi que la hiérarchie des hauteurs bâties avec une représentation en 3 dimensions. Il n'a pas été pertinent d'utiliser ici la cartographie publicitaire de Vinhome en fond de carte. La création de cartes à partir de ces fonds à vocation publicitaire a conduit à des résultats imprécis et peu adaptés à un usage cartographique.

Des croquis aquarelles :

En complément des cartes, des croquis à l'aquarelle réalisés sur le terrain offrent une perception plus immersive et expressive de l'environnement urbain. La ou la photographie peut figer et aplatisir, le dessin semblait plus intéressant pour offrir la possibilité de mettre en valeur certains éléments urbains, en insistant sur les volumes, les proportions. L'un des objectifs était de faire ressortir la grandeur verticale, mais aussi la froideur architecturale de ces ensembles, marquée par la couleur grisâtre et uniforme des façades. Un croquis en coupe permet quant à lui une lecture en profondeur d'un bâtiment, révélant son organisation souterraine. Cette approche permet de prolonger la représentation verticale et de comprendre la densité en donnant accès à ce qui se cache sous la surface du sous-sol jusqu'aux étages supérieurs.

3. DES KDTM CONÇUS POUR QUI ? UNE URBANITÉ EXCLUANTE SOUS COUVERT DE MODERNITE

3.1 Un urbanisme pensé par et pour les promoteurs privés

3.1.1 Une logique de rentabilité plus qu'une vision sociale de la ville.

Tout d'abord, il est intéressant de se demander : quelles sont les inspirations ? les KDTM sont construits pour qui ? Par qui ?

Avant tout projet, les promoteurs s'inspirent de ce qui se fait ailleurs dans le monde. Les modèles internationaux sont des sources d'influence en termes de matériaux et de morphologie. À ce titre, l'architecture japonaise est une inspiration pour les KDTM, avec le projet SAKURA dans le district urbain d'Hanoï « Nam Tù Liêm ». Ce projet de KDTM s'inspire du style japonais de façade « Shoji » en proposant une adaptation moderne de ce courant architectural caractérisé par des façades en bois.

Mais il y a une limite à cette appropriation architecturale. Cela est notamment visible à Linh dam : où les bâtiments sont inspirés de ce qui se faisait en Chine à cette époque. Mais le climat n'étant pas le même qu'en Chine, les matériaux ne réagissent pas de la même façon. Les bâtiments se retrouvent délabrés à une vitesse importante. Il est alors important de s'inspirer de modèles certes, mais d'autant plus de les adapter aux conditions météorologiques actuelles du Vietnam.

De plus, les KDTM peuvent être considérés comme des projets pensés par et pour les promoteurs immobiliers, et ce, pour plusieurs raisons exposées ci-dessous. Au-delà de leurs fonctions résidentielles, ces nouveaux quartiers verticaux sont d'abord conçus comme des investissements hautement rentables, souvent, au détriment de l'accessibilité sociale et des besoins réels de la population locale. Les promoteurs privés, comme Vingroup, ciblent prioritairement des classes moyennes et supérieures, excluant de ce fait, les classes populaires.

Lors de l'enquête, il a été intéressant de se rendre à proximité du chantier de Vinhome Co Loa en se faisant passer pour un couple avec enfant, intéressé par l'achat

d'un appartement. Comme en témoigne un Excel transmis par l'agence immobilière (consultable en annexe), cette immersion a permis de constater que la majorité des logements sont vendus avant même leur construction garantissant aux promoteurs un retour sur investissement immédiat : sur 627 logements, 7 sont encore disponibles à la vente pour une livraison dans 2 ans.

De ce fait, la vente sur plan permet aux promoteurs de financer la construction avec les versements progressifs des futurs résidents. Ce qui alimente à la fois la spéculation et le désengagement de l'État .

Il est important de notifier que le nombre de logements vendu est à prendre avec des pincettes. Les promoteurs pourraient utiliser comme stratégie le « scarcity marketing », traduit par « l'effet de la rareté », qui permet de faire des appartements des biens rares et d'augmenter leurs valeurs. De plus, l'offre limitée d'appartement est une preuve sociale, validant la valeur de ce bien.

Ces doutes sont nourris par les nombreux agents immobiliers devant le chantier tenant de vendre leurs biens en direct. Cette pratique serait-elle nécessaire pour ce bien si rare et si convoité ?

Ce modèle favorise alors une logique spéculative où l'immobilier devient une valeur d'échange plutôt qu'un besoin d'usage. Ce phénomène a créé deux types de « KTDMeurs » : les « KTDMeurs réels », c'est-à-dire ceux qui achètent pour y habiter, et les « KTDMeurs virtuels », des investisseurs qui achètent dans l'unique but de revendre plus cher. Résultats : de nombreux logements restent vides, ce qui fausse le marché, et empêche l'état d'évaluer correctement les besoins en logement et complique la planification urbaine (Minh Tung Tran, 2016).

3.1.2 Un urbanisme tourné vers le privé, avec un État facilitateur

Ce retrait progressif de l'État en tant qu'acteur central du logement, transforme le logement en un simple produit à vendre. De plus, l'urbanisme est tourné vers le privé, avec un État qui facilitait son développement. Comme développé dans l'introduction, depuis la mise en œuvre des réformes économiques des années 1980-90, le Vietnam est passé d'un modèle socialiste centralisé à une économie de marché socialiste, largement ouverte aux capitaux privés étrangers, qui sont favorisés et considérés comme un levier majeur de développement et de modernisation.

Aujourd’hui, l’État Vietnamien encadre et encourage cette pratique dans de nombreux domaines notamment celui qui nous intéresse : l’immobilier et la construction. De plus, dans ce secteur, les entreprises étrangères peuvent soit opérer de façon indépendante, soit en partenariat avec des entités vietnamiennes. Le cas du projet Time City en est l’exemple parfait. Mélant investisseurs étrangers tels que des fournisseurs d’équipements, de matériaux ou de technologie allemands, japonais et sud-coréens avec une entité vietnamienne, Vingroup.

Pour que ces investissements, et donc ce levier, aient lieu, il faut d’abord avoir un lieu où développer un projet. Pour cela, l’État a un rôle de facilitateur, car il est un planificateur permissif. Cela se traduit par une collaboration entre promoteurs privés, tels que Vinhome (la branche immobilière de Vingroup), et l’État vietnamien, cède des terres à ces promoteurs privés en échange de la construction d’infrastructures publiques (routes, ponts, écoles, hôpitaux). On parle alors de « land-for-infrastructure swap ».

Comme le décrivent Danielle Labbé et Julie-Anne Boudreau (2011) « *Dans ce système, les autorités locales, municipales et centrales facilitent l’acquisition de droits d’usage foncier pour les zones à réaménager. Une fois converties à des usages non-agricoles, les parcelles sont attribuées à des promoteurs immobiliers à faible coût. En contrepartie, ces derniers s’engagent à fournir les infrastructures urbaines, les équipements publics et le réseau routier de la zone à réaménager. Une fois achevées, ces infrastructures sont transférées aux sociétés municipales chargées de la gestion des réseaux urbains (voirie, eau, assainissement, téléphone, etc.).* » (p287).

C’est ainsi que les infrastructures, réalisées et financées par l’aménageur, sont rétrocédées aux compagnies municipales de services urbains qui s’occupent de l’exploitation des divers réseaux. Il est notable que l’aménagement urbain est pensé en fonction de la rentabilité commerciale, c’est pour cela que les KDTM sont munis de centres commerciaux, de bureaux, de logements haut de gamme, plutôt que des espaces publics accessibles à tous.

Pour faire le lien avec les propos précédents, les acheteurs de propriétés résidentielles jouent, au final, le rôle d’investisseurs en achetant les droits d’usage du sol et de propriété résidentielle en quelques versements étalements sur une courte période en amont de la construction ou pendant celle-ci. Théoriquement, l’accès à la propriété des ménages à faibles revenus est garanti par la municipalité, qui fixe le premier prix de vente des appartements et des lots à construire au moment de l’approbation du

projet. En réalité, comme il a été expliqué, un logement est souvent revendu plus d'une fois avant sa livraison. Les premiers acheteurs des appartements sont souvent des individus pouvant tirer parti de connexions privilégiées avec l'État pour obtenir un logement au premier prix de vente (héritage du favoritisme de la période socialiste).

Il est également important de noter que le droit d'usage peut être transmis par héritage sous certaines conditions. Dans le cas des KDTM, les propriétaires que ce soit d'immeubles ou d'appartements, leurs héritiers (les conjoints ou les enfants), peuvent conserver le droit d'usage et continuer à occuper les lieux pour un usage résidentiel. Cependant dans le cas des entreprises implantées, le droit d'usage peut être transféré uniquement lors d'une fusion, d'une acquisition ou d'un héritage des parts de l'entreprise. Toutefois, la durée initialement accordée reste en vigueur, sauf si une prolongation est approuvée par l'État.

3.2 Une ségrégation sociale planifiée

3.2.1 La consommation comme marqueur d'exclusion ?

En créant ces quartiers, la volonté des promoteurs était de permettre aux habitants d'avoir tout à disposition sur leur site. Ces quartiers comportent un ensemble de commerce diversifié sur différents niveaux. Les résidents ont accès à tous les services en évoluant principalement de manière horizontale. Quelques minutes suffisent à un résident de Time City pour avoir accès à un grand nombre de services. Face à une telle concentration de services et de fonctionnalités accessibles en quelques minutes à peine, le modèle européen de la ville du quart d'heure, promu par Carlos Moreno, n'a qu'à bien se tenir. Cependant, derrière cette efficacité millimétrée se dessine aussi un urbanisme formaté, où la consommation organisée prend le pas sur la spontanéité des usages.

Dans le cadre de l'étude du cas de Time City, le rez-de-chaussée de chaque immeuble comporte des commerces diversifiés. Ces commerces fixes en rez-de-chaussée, tel que représenté sur la carte (Figure 12), font l'objet d'une organisation spatiale particulière favorisant un mode de consommation fonctionnelle et planifié. Dans le cadre de cette étude, le terme de consommation organisée renvoie à des commerce fixes, et le terme consommation spontané à des commerces ambulants.

Figure 12: Carte Thématique des commerces sur rue à Park Hill



Cette carte représente la typologie des commerces à Time City, et précisément dans le secteur Parkhill premium. Elle a été réalisée en collectant les données directement sur le terrain.

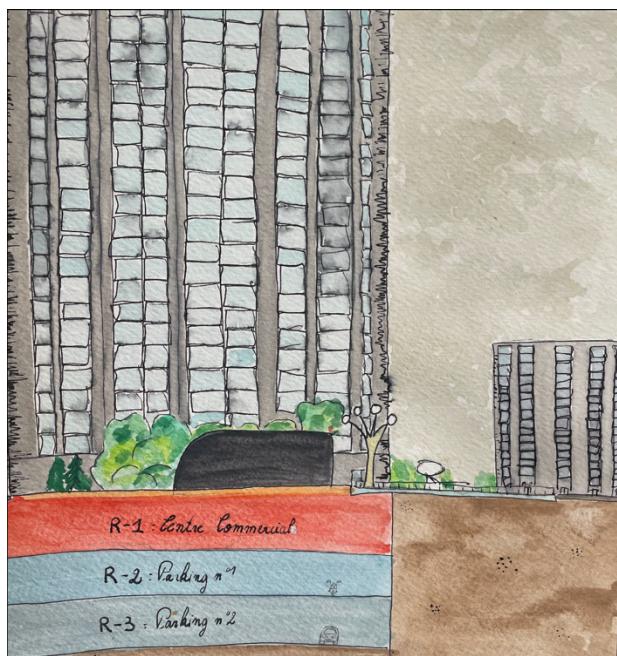
Tout d'abord, on constate une homogénéité dans la répartition des types de commerces: par exemple, les services alimentaires (orange) et de restauration (jaune) sont présents dans presque tous les blocs, ce qui évite la concentration exclusive dans une zone donnée. Cette diffusion correspond à une approche fonctionnaliste, dans laquelle chaque unité résidentielle bénéficie d'un accès presque équitable à une palette de services. Cette approche fonctionnaliste contraste avec l'organisation spatiale organique du développement urbain qui caractérise habituellement les quartiers vietnamiens.

Cette distribution, rigoureusement pensée des services commerciaux, observable sur la carte, contribue à produire un espace de consommation conçu pour être autosuffisant. Un résident peut consommer un café à Time City, et faire quelques centaines de mètres pour traiter le jaunissement de ses dents chez le dentiste. Il peut ensuite enchaîner par un rendez-vous chez un coiffeur ou chez l'esthéticienne, faire

ses courses dans une supérette, acheter des vêtements ou des produits électroniques, puis récupérer ses enfants dans une garderie, tout cela sans faire 1 kilomètre. Cette consommation organisée peut être pratique pour les résidents, mais elle renforce aussi une forme d'entre-soi fonctionnelle : les résidents n'ont nul besoin de sortir de leur périmètre immédiat pour satisfaire leurs besoins quotidiens.

De plus, ce n'est pas apparent sur la carte, mais Time City possède aussi un centre commercial sous terre. Afin de représenter cette organisation sous-terrasse, il a été convenu de réaliser un croquis pour montrer les différents niveaux de Time City (Figure 13).

Figure 13: Croquis des différentes strates à Time city



Source: Observation terrain, 20 février 2025

Ce croquis met en évidence l'empilement vertical caractéristique de Time City, où les fonctions commerciales et logistiques sont littéralement enfouies sous les tours résidentiels. Le centre commercial en sous-sol (R-1) surplombé par deux niveaux de stationnement (R-2 et R-3) illustre une stratification fonctionnelle pensée pour optimiser l'espace et canaliser les flux de consommation au sein d'un système fermé. Au sein de ces centres, la liste des boutiques concernées n'est pas locale. En effet, Vincom Mega Mall à Time City accueille de nombreuses enseignes internationales, telles que H&M, Zara, Uniqlo.

Ces enseignes investissent directement en contribuant à l'attractivité commerciale du site. Qui plus est, il est important de souligner que les prix sont plus excessifs que dans leur pays d'origine. Il faut donc avoir les moyens de pouvoir consommer là-bas. Mais le paradoxe est que lorsque vous vous y baladez, vous observerez que très peu de personnes côtoient ces lieux, à l'image d'une vitrine de richesse inaccessible. Ainsi,

Figure 14: Image de synthèse des tours Atlantique et Pacifique



Source : Vinhomes, 2024

par le biais du centre commercial et des commerces en rez-de-chaussée des bâtiments, une offre importante de commerce est proposée aux habitants et aux visiteurs. Ces commerces organisés font de l'ombre aux vendeurs ambulants. Durant toutes les sorties réalisées sur le terrain, ces derniers ne sont pas présents sur le lieu de Time City, pourtant, ne serait-ce pas une représentation de la culture vietnamienne ?

La culture proposée dans ces quartiers, n'échappe pas au système de consommation organisée. En effet, en discutant avec des résidents de Time City au sujet des animations culturelles proposées sur le secteur, il a été dit : «*il y a eu un chanteur connu qui est venu chanter au centre commercial*». En approfondissant, il apparaît que cet événement culturel était une opération marketing par une marque présente dans la galerie marchande... La culture n'échappe pas à ce système de consommation orchestré dans ces quartiers verticaux.

Cette vitrine du capitalisme peut être en lien avec les inspirations mondiales développées en première partie. Ce marketing à l'Occidentale fait alors écho à une standardisation des formes de commerces qui semble peu adaptée aux salaires des Vietnamiens, et aux véritables besoins des habitants. Est-il possible de se demander si cette standardisation n'est pas une volonté, afin de montrer l'élévation économique du pays ?

Les différents points développés laissent avéré que les KDTM favorise alors une forme de gentrification, en permettant aux personnes ayant les moyens d'habiter dans ces lieux et de consommer tels des Occidentaux.

En général, les lieux tels que les KDTM, sont vus comme l'achèvement d'une vie. Un signe de luxure qui représente une réussite sociale. À l'image du célèbre slogan publicitaire de Jacques Séguéla, « si, à 50 ans, on n'a pas une Rolex, on a quand même raté sa vie », il serait possible de dire que si à 50 ans, on n'a pas un appartement dans un KDTM, on a raté sa vie. Cette image est renforcée par le fait que ces espaces renvoient à un style de vie occidental qui est idéalisé. On retrouve cette volonté d'occidentalisation jusque dans les noms des bâtiments eux même : la tour Pacifique et Atlantique dans le projet Global Gate (Figure 14).

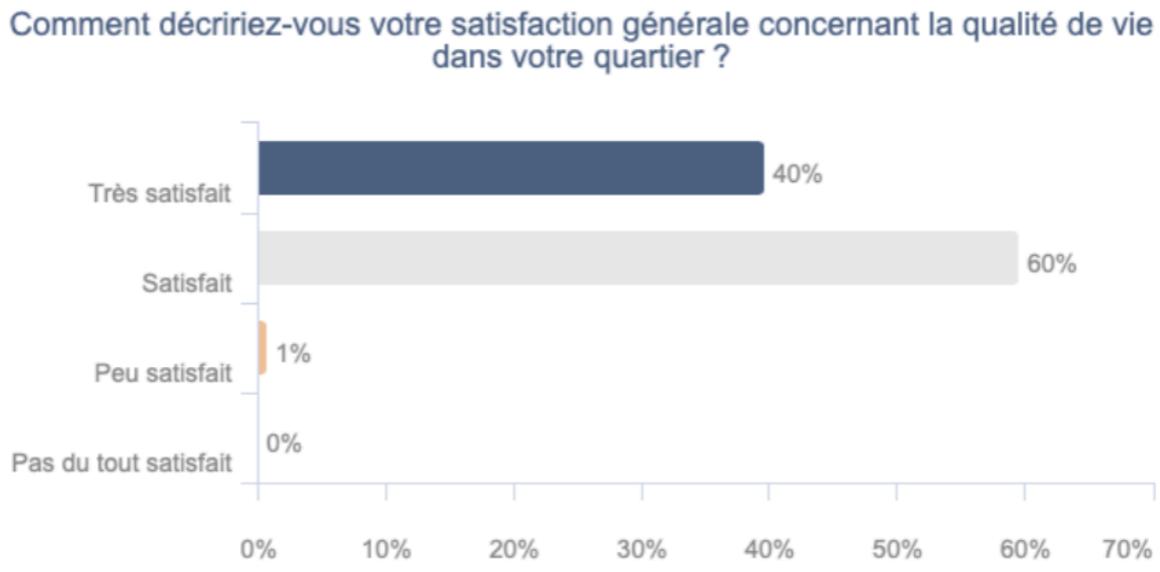
Ou encore un usage systématique de l'anglais dans le nom de ces lieux, « Ocean Park », « Time City », « Royal City », et aussi dans le règlement présent là-bas. Ces choix ne sont clairement pas anodins. Ils contribuent à construire cette image de modernité, de prestige et d'ouverture internationale, qui est perçue comme supérieure au cadre local.

Ces collaborations financières permettent l'introduction de standards modernes en matière d'urbanisme et d'architecture, contribuant ainsi à la transformation du paysage urbain vietnamien.

3.2.2 Une vie agréable... à l'écart de la ville ?

Habiter dans les KDTM représente aujourd'hui un luxe au Vietnam. En toute logique, la population qui compose ces quartiers exprime une forte satisfaction vis-à-vis de son cadre de vie. C'est notamment ce que révèle l'exemple de Time City. Comme en témoigne ce graphique du sondage mené sur place 40 % des habitants se révèlent être « très satisfaits » et 60 % « satisfaits » (Figure 15).

Figure 15: Graphique représentant la satisfaction générale des résidents de Time City



Source : Données collectés durant les questionnaires, 2025

Ce niveau de satisfaction s'explique principalement par la qualité des services proposés. Les KDTM offrent un environnement propre et entretenu, grâce à la présence permanente de jardiniers, d'agents de sécurité, ou encore d'entretien. De plus, ils intègrent dans leurs périmètres des infrastructures importantes : des hôpitaux, écoles primaires, collèges, lycées, et universités. Cette offre complète permet aux habitants de satisfaire leurs besoins essentiels sans quitter leur quartier. Lors des entretiens informels, interrogés sur les raisons de leur installation à Time city, les résidents sont unanimes : la proximité des services.

Comme l'illustre M. Trong Nguyen, architecte résidant à Times City : « *Si tu vis ici, tu as 20 % à 30 % moins cher pour Vin School, des tarifs privilégiés à l'hôpital, et aussi chez Vinfast ! En plus, si tu achètes une voiture électrique Vin, tu as 1 an de recharge gratuite et une place de parking.* » Un marketing bien conçu, pensé pour fidéliser les habitants tout en attirant de nouveaux.

Par ailleurs, de nombreux KDTM disposent de zones de loisirs et d'infrastructures sportives, modernes, exclusivement réservés aux résidents (Figure 16).

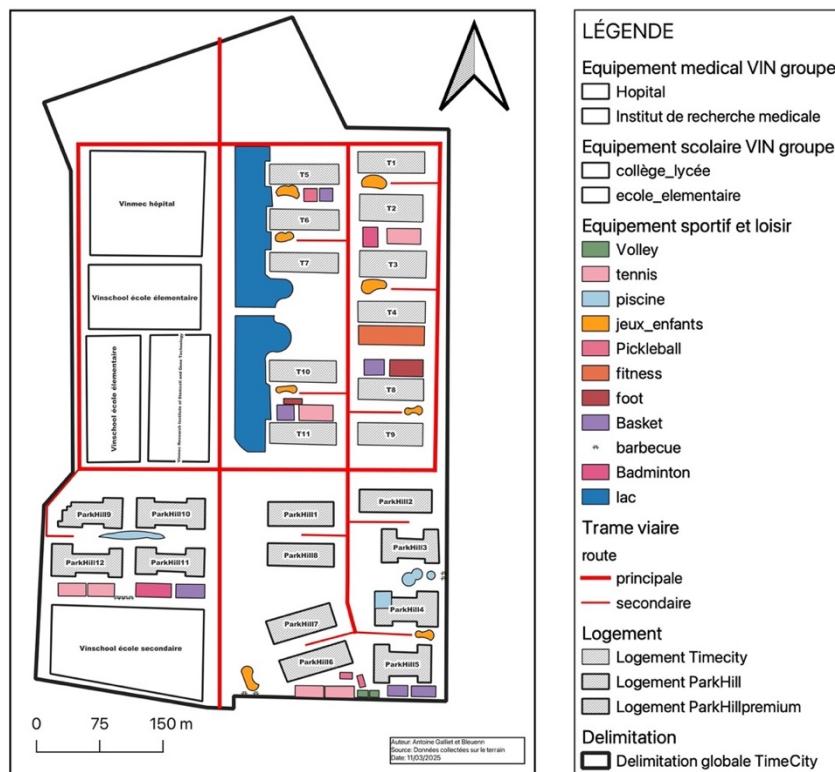
Figure 16: Photo des jeunes résidents de Time City utilisant le terrain de basket



Source : Photo personnelle, 2025

Ces équipements sportifs sont divers. Cette carte thématique illustre leurs répartitions, ainsi que leurs fonctions (Figure 17).

Figure 17: Carte thématique des équipements sportifs à Time City



Il apparaît avec cette carte que les modèles verticaux comme Time City offrent un nombre important d'activités sportives et loisirs. Il est possible de pratiquer de nombreux sport, sans même sortir de sa zone de logement. Un habitant de Park Hill premium peut faire du Tennis, de la natation, du badminton et du Basket sans sortir de Park Hill premium. La concentration d'équipements sportifs privatifs au sein de Time City, contraste avec la relative pénurie d'infrastructures similaires publique dans les quartiers limitrophes, participe à un processus de ségrégation socio spatiale. En effet en réservant ces aménités aux résidents, ces nouvelles formes urbaines verticales accentuent les inégalités d'accès aux aménités urbaines.

L'accès étant compris du prix du loyer. Cette exclusivité renforce l'attractivité de ces quartiers, mais contribue aussi à renforcer l'entre-soi. Lors d'un entretien, le 24 mars 2025 avec un homme de 62 ans, ce dernier a déclaré à ce sujet : « *Non, je ne suis pas satisfait, les frais de service sont un peu chers et c'est trop sécurisé à mon goût.*»

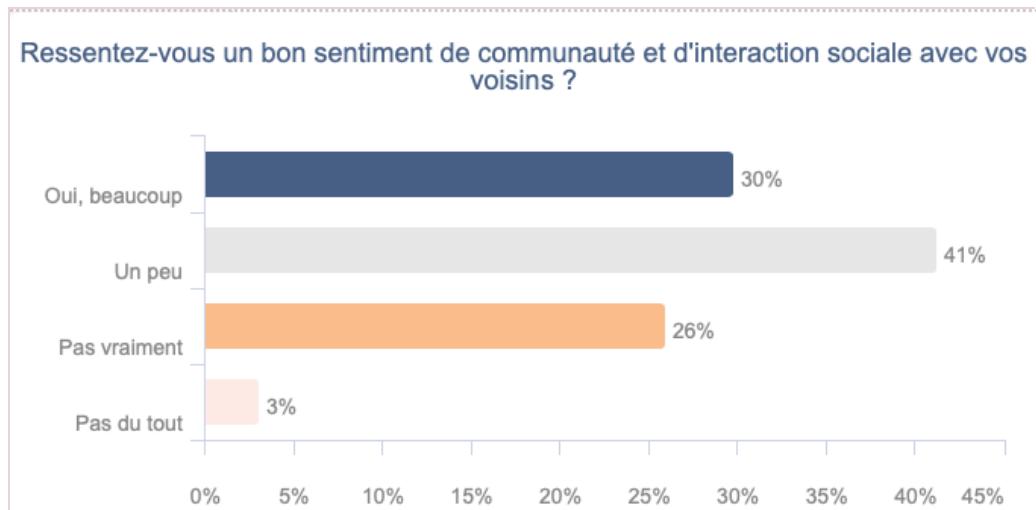
Cependant, cette forte autonomie urbaine a un revers : en répondant à l'ensemble des besoins à l'intérieur du quartier, les KDTM limitent les interactions avec le reste de la ville. Ils sont souvent situés à distance du centre historique, des lieux culturels majeurs ou encore de l'aéroport, et souffrent d'une mauvaise desserte par les transports publics (avec des horaires très souvent non respectés).

Bien que physiquement ouverts, sans barrière, et accessibles via de grandes artères routières, ces quartiers favorisent une certaine forme de coupure, aussi bien spatiale que sociale. Pour appuyer cette explication, le même résident cité plus haut a confié : « *Les prix sont trois fois plus élevés, et le quartier est un peu isolé.*»

Il est donc supposable que des projets en cours, tel que Global Gate, cherchent à corriger ces défauts en s'implantant à des emplacements stratégiques, en y créant des lignes de métro, un pont pour rejoindre le centre historique en 5 minutes et un autre axe reliant l'aéroport, accessible de ce fait en 15 minutes en voiture. Ou encore en y intégrant un centre national des expositions et des congrès. L'objectif est de maintenir la qualité de vie propre au KDTM tout en assurant une meilleure intégration urbaine.

Dans l'enceinte même des KDTM, une coupure est présente. De nombreux habitants sont désolés à l'idée de ne plus avoir d'interaction avec leurs voisins. Comme en témoigne ce graphique (Figure 18) une majorité d'habitants n'ont pas de relation avec leur voisinage.

Figure 18: Graphique représentant le sentiment de communauté des résidents de Time City



Source : Données collectés durant les questionnaires, 2025

La verticalité des habitations satisfait en partie les habitants, car leur permet d'avoir une vie privée, chose rare au Vietnam, mais en contrepartie, cette verticalité enferme ses habitants et ne permet plus les échanges.

4. LA VERTICALITE IMPOSE-T-ELLE UNE NOUVELLE FAÇON DE VIVRE OU UNE PERTE DE REPERES ?

4.1 Une qualité de vie promise mais contestée

4.1.1 La propreté et la sécurité : des critères de satisfaction qui masquent des problématiques plus profondes

“ With a total land area of up to 360,500m², the urban area of Times City complex is divided into several functional subdivisions including: Luxury apartment system; High-class trade center; Huge entertainment area; Food area is rich and diverse. In particular, Times City was invested by Vingroup to develop a high quality health and education system aimed at perfecting and closing the utility system of projects, giving residents a real living space. ” (Vinhomes website)

« D'une superficie totale de 360 500 m², le complexe Times City est divisé en plusieurs lotissements fonctionnels, dont : un complexe d'appartements de luxe ; un centre commercial haut de gamme ; un vaste espace de divertissement ; et une offre de restauration riche et diversifiée. Vingroup a notamment investi dans Times City pour développer un système de santé et d'éducation de haute qualité, visant à perfectionner et à compléter le réseau de services publics des projets, offrant ainsi aux résidents un véritable espace de vie. »

(Site web de Vinhomes)

Voici la description marketing du groupe Vinhomes au sujet de Time City. Le promoteur dresse un portrait alléchant et vendeur de ce quartier, où la qualité de vie semble atteinte à travers une infrastructure ultra-fonctionnelle et un environnement bien pensé.

De ce fait, si l'on se fie aux apparences, cette promesse semble être tenue : les espaces verts sont parfaitement entretenus et taillés au cordeau, les places sont propres et dépourvues d'ordures vacantes. Les agents d'entretien comme des jardiniers, des balayeurs, ainsi que des agents de sécurité comme des vigiles et hôtesses d'accueil sont partout. Cette omniprésence de personnel renvoie à une image fonctionnelle et de qualité de l'entretien et de la gestion de ce KDTM

Il apparaît que ce cadre de vie est majoritairement apprécié par les résidents (Figure 19). La majorité des gens sont satisfaits de leur environnement de vie propre et bien entretenu.

Figure 19: Tableau contingence entre la satisfaction générale et l'environnement de vie propre et bien entretenu

		Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?				Total
Satisfaction générale,		Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	
Très satisfait		37	14	1	0	52
Satisfait		31	43	4	0	78
Peu satisfait		0	1	0	0	1
Pas du tout satisfait		0	0	0	0	0
TOTAL		68	58	5	0	131

Khi2 =13,6 ddL= 4 p-value = <0,01

Ce tableau met en relation la satisfaction générale des habitants vis-à-vis du quartier avec leur perception de la propreté de l'environnement. Comme en témoigne le test de Khi2 (disponible en annexe), il existe une forte corrélation entre ces deux variables. De ce fait, il en ressort que plus les habitants trouvent leurs quartiers propres, plus ils se déclarent satisfaits du quartier. En effet, parmi les 52 répondants très satisfaits, 37 déclarent que leur environnement est toujours propre, soit 71 % d'entre eux. Parmi les personnes satisfaites (78 répondants), 43 estiment que leur environnement est souvent propre, et 31 disent qu'il l'est toujours. De ce fait, la propreté ici apparaît comme un critère central de l'attachement ou de l'appréciation des lieux.

À l'issue, une analyse statistique par tranche d'âge semblait intéressante afin de savoir si cette variable avait une influence sur la perception du lieu (Figure 20).

Figure 20: Tableau de contingence entre l'âge et l'environnement de vie propre et bien entretenue

		Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?				
Quel age avez vous ?		Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	Total
Jeunes adultes : 18ans à 34		26	33	2	0	61
Adultes : 35 à 54ans		17	21	0	0	39
Séniors : 55ans et plus		25	4	2	0	31
TOTAL		68	58	5	0	131

Ce tableau de contingence révèle que les seniors sont plus nombreux à considérer leur environnement comme « toujours » propre et bien entretenu (25 sur 31 soient 81 %) contre seulement 26 sur 61 soit 42 % chez les jeunes adultes. L'analyse Khi2 (disponible en annexe) confirme que cette relation est hautement significative, de ce fait, les seniors se montrent globalement moins exigeants. Leurs lieux de vie passés rendent l'environnement actuel plus acceptable, voire confortable. En effet, une bonne partie des personnes âgées sont d'anciens habitants d'immeubles KTT plus vétustes. Comme en témoigne un habitant, « *Je préfère les KDTM. Ils sont plus civilisés et modernes.* » De ce fait, il est notable que les KDTM ne sont pas seulement une contrainte architecturale, elles s'accompagnent d'un nouveau modèle de gestion urbaine, dans lequel la maîtrise de l'environnement visible devient un élément central de la vie dans ces lieux. La propreté des espaces communs n'est donc pas anodine, elle participe à légitimer en quelque sorte ce mode de vie vertical en donnant une impression de qualité et de contrôle, à l'image de la vitrine de richesse exposée dans la partie précédente.

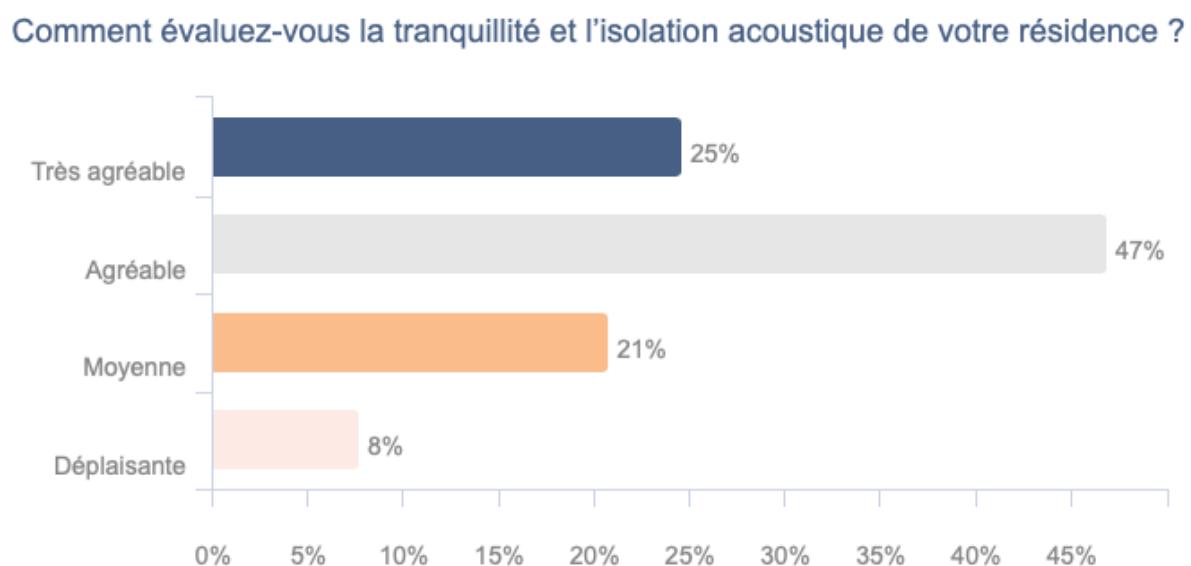
Un homme de 62 ans, déjà cité précédemment, avait exprimé : « *J'estime que le promoteur Vingroup m'a vendu du rêve* », montrant que le discours marketing de Vingroup ne suffisait pas à masquer les désillusions, marquant une fracture entre l'image projetée du quartier et l'expérience vécue.

Cette image de satisfaction commence à se fissurer lorsque l'échelle d'analyse se resserre, en s'intéressant à l'intérieur des bâtiments. C'est là que se révèle une autre réalité, plus nuancée. Derrière les façades repeintes et les halls soignés, les problèmes s'accumulent : Mauvaise isolation phonique, remontée d'insectes par les canalisations, ou encore manque de place dans les parkings souterrains.

En effet, parmi les résidents de Time City interrogés, nombreux avait choisi ce nouveau mode de vie : pour avoir accès à la tranquillité et l'intimité d'un logement individuel. À ce propos, un résident de Time City confiait : « *J'ai choisi Time City parce que j'avais besoin de mon espace. On n'est pas les uns sur les autres, et ça fait du bien.* »

Ce nouveau mode vie vertical et individuel permettrait d'avoir cette intimité pour certains. Cependant, d'après nos statistiques l'isolement sonore n'est pas toujours d'actualité (Figure 21).

Figure 21: Graphique représentant le sentiment de tranquillité et l'isolation acoustique des logements



Couplé aux discussion sur le terrain lors de la passation du questionnaire, une femme de 77ans explique : « *l'accoustique est à revoir. On entend les voisins quand ils font du karaoké* » ou encore, « *l'isolation n'est que niveau 2* ». Ce graphique sur la tranquillité et l'isolation sonore confirme ce malaise, car 21% des habitants jugent l'ambiance simplement « moyenne » et 8% la qualifient de « déplaisante », malgré une

majorité de réponses positives. Il aurait été intéressant de mettre cette variable en relation avec une question liée à la zone où habitent les habitants, afin d'approfondir les recherches, et valider qu'en fonction de l'année de création de l'immeuble, les bâtiments sont plus ou moins bien isolés, car c'est la réalité soutenue par les habitants. La plus vieille zone de time city est mal isolée acoustiquement, et n'a pas une bonne luminosité car certaines pièces, tel des chambres, ne possèdent pas de fenêtre.

De plus, les éléments valorisés comme la sécurité rencontrent des limites. La verticalité des bâtiments, en cas d'incendie, inquiète certains habitants qui préfèrent vivre aux étages inférieurs pour faciliter l'évacuation, comme Trà, professeure d'anglais de 32 ans : « *Je préfère vivre en dessous du 10e étage [...] je vis au 4e étage. Je trouve cela plus sécurisant. En cas d'incendie, il est plus facile de s'échapper. À partir du 10e étage, on peut se retrouver piégé, d'autant plus qu'il n'y a pas d'hélicoptères pour l'évacuation.*»

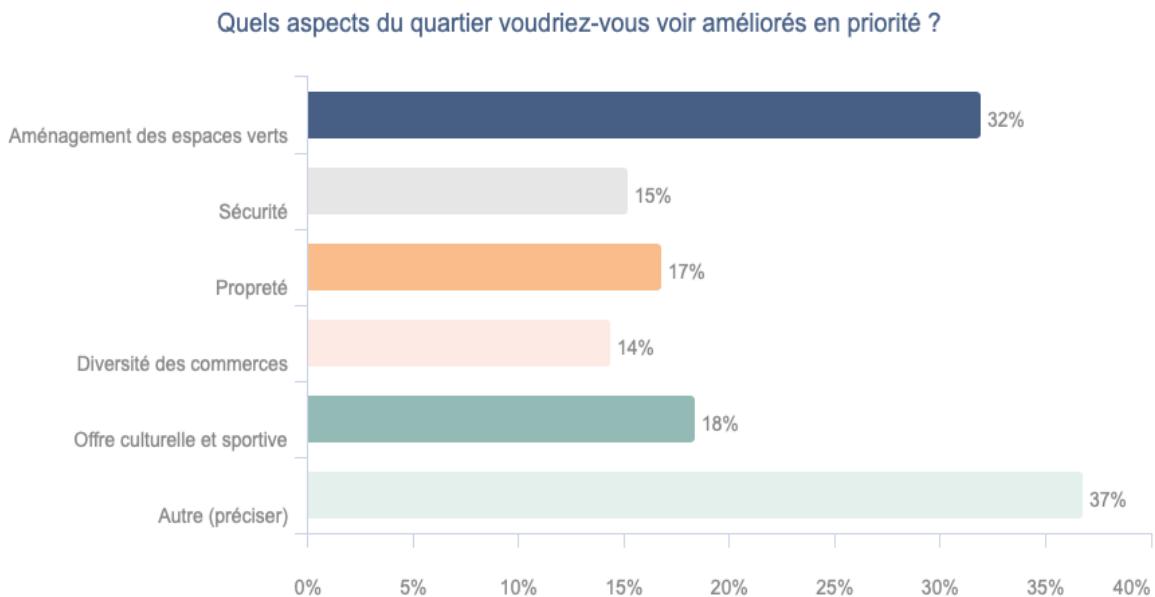
Cette appréhension n'est pas infondée. En effet, la peur de l'incendie est bien ancrée dans l'imaginaire urbain hanoïen, de par la récurrence des drames. En septembre 2023, un incendie dans un immeuble de neuf étages situé dans le quartier de Khương Đình (district de Thanh Xuân) a provoqué la mort de 56 personnes (Le Monde, 2023). Tout au long des entretiens, cette mémoire collective du risque est apparue comme un facteur de perception défavorable de la hauteur, désormais associée à un sentiment d'insécurité potentielle.

Par la suite, les bas étages subissent d'autres désagréments tels que les invasions d'insectes. En effet, les premiers étages, s'ils sont situés au-dessus de restaurants ou de commerces alimentaires sont plus facilement sujet à une remontée d'insectes dans les canalisations. Comme l'a décrit Trà, « *Les 1er et 2e étages sont envahis par les insectes à cause des restaurants situés en bas, notamment les cafards.*». De plus, un habitant de 68 ans partage son ressenti sur la verticalité «*[Je ne veux pas habiter] trop haut, car il fait trop chaud l'été, et pas trop bas, car il y a des insectes qui remontent par la tuyauterie* ».

À tout cela, s'ajoute une autre critique récurrente, le manque de place dans les parkings souterrains. Ces parkings devaient permettre une gestion et un contrôle des stationnements, en imposant qu'un logement puisse avoir une voiture et deux

scooters. Pour disposer d'une place de stationnement supplémentaire, les résidents doivent, mensuellement, payer 2,5 millions de VND. De plus, les nouveaux bâtiments ne sont pas dotés d'un nombre suffisant de place, ce qui génère des tensions, notamment pour les foyers possédant plusieurs véhicules.

Figure 22: Graphique représentant les améliorations à apporter au quartier en priorité selon les résidents de Time City



Comme en témoigne ce graphique (Figure 22), à la question : Quels aspects du quartier voudriez-vous voir améliorés en priorité ? 37 % des habitants ont répondu Autre, en précisant que le parking est à améliorer. Il est important de prendre en compte que cette question était à choix multiple.

En outre, sous une apparente satisfaction, se dessine une tension entre l'idéal vendu et le vécu au quotidien. Le cadre de vie, bien que propre et sécurisé en surface, masque des insatisfactions. Il serait donc intéressant de se demander si la verticalité, loin de ne représenter qu'un progrès architectural, n'imposerait-elle pas de nouveaux compromis pour les habitants ?

4.1.2 Surveillance accrue, uniformisation des comportements et disparition de l'imprévu urbain

Contrairement aux quartiers traditionnels, où la rue est un prolongement du domicile, en étant un lieu de sociabilité, de travail, de repos ou encore de jeux, les KDTM proposent un espace public normé, pensé avant tout comme un lieu de circulation. Comme il l'a été exposé auparavant, ces nouveaux ensembles résidentiels offrent aux résidents des aménagements soignés, des allées bien entretenues, un sol propre. De ce fait, cette perfection en apparence, ne permet malheureusement pas une appropriation individuelle ou collective de l'espace.

Lors des visites de terrain, il a été clair que l'espace extérieur n'est pas conçu comme un lieu de séjour. Les bancs se font rares, les aires de jeux sont réglementées, ce qui ne permet pas l'encouragement des interactions sociales spontanées. Cette image renvoie encore une fois à cette idée que l'environnement urbain n'est qu'un « décor » traversé rapidement, sans véritable possibilité de se poser, s'installer. Lors des entretiens, il a été possible de voir, sur un lapse de temps de 10 minutes (durée de l'entretien) de croiser plusieurs fois des personnes qui marchaient en boucle autour des bâtiments.

De plus, il est visible que dans les KDTM, l'espace public ne révèle plus du domaine de la négociation entre habitants. Les échanges, s'ils ont lieu, se font aux seins même du bâtiment. En témoigne cette femme âgée de 68 ans, « *Les habitants peuvent cuisiner eux-mêmes et vendre directement à leurs voisins* ». Cela renvoie une image des lieux publics comme lieu de passage et non d'interaction.

Il faut tout de même nuancer. Des interactions sont visibles, notamment aux heures de sortie de travail, vers 18 h, où Time City semble être un vrai bouillon. Les enfants à la sortie de l'école se précipitent dans les commerces pour consommer leur goûter, les personnes âgées descendent pour prendre l'air, et Time City semble reprendre son souffle avant de se vider vers 20 h, heure à laquelle les habitants rentrent dîner. Il y a aussi des interactions sur les terrains. Mais ici nous voulons plutôt mettre l'accent sur une spontanéité qui n'a pas sa place.

L'aménagement des espaces extérieurs semble décourager cette fameuse appropriation des lieux. On note l'absence de table de pique-nique, qui pourrait être utile pour jouer ou simplement se poser, ce qui ne favorise pas la convivialité. L'impression que cela renvoie, et que l'espace est là pour être vu est non vécu. Contrairement aux quartiers traditionnels où l'espace public est constamment réinventé par les usages, dans les KDTM, cet espace semble figé par le design et la réglementation.

Étant donné que ces quartiers attirent une population relativement homogène socialement, avec des classes moyennes, voire supérieures, il en va de soi que les habitants partagent des attentes similaires, c'est-à-dire calme, propreté, sécurité. Cette homogénéité favorise ainsi des comportements appropriés à ce cadre.

De plus, il est possible de supposer que les résidents vietnamiens des KDTM, appartenant à des classes moyennes supérieures, favorisent la socialisation dans un cadre privé à l'image de ce qui se fait ailleurs dans le monde. À travers « *The Cultures of Cities* », Sharon Zukin décrit ce processus dans les villes nord-américaines, où les classes moyennes supérieures façonnent leur rapport à l'espace urbain en se tournant vers des lieux privés, vus comme plus sûrs et protégés. Ce système influence la privation de l'espace public. (Sharon Zukin, 1995).

4.2 Une rupture avec l'urbanité traditionnelle vietnamienne ? Une urbanité sous contrôle

4.2.1 Privation de l'espace public : Une réglementation stricte qui surveille les usages de l'espaces

Après avoir abordé la perte de spontanéité, il convient d'interroger son origine structurelle : la régulation même de l'espace. Cette réglementation rigide contrôle l'espace dans les KDTM, notamment à Time City. Elle régule l'espace extérieur, ainsi que les zones collectives intérieures.

Tout d'abord, les espaces de stationnement devant les commerces sont strictement réservés aux clients. Cette restriction, bien que banale en apparence, est rigoureusement encadrée : des agents de sécurité patrouillent en continu pour garantir l'usage conforme de ces espaces. Toute forme d'appropriation informelle avec un arrêt prolongé, regroupement, arrêt non motivé par la consommation, est dissuadée. Ces dires viennent d'une expérience personnelle de ce système de contrôle strict des espaces de stationnement extérieur. Lors des enquêtes de terrains, les scooters ont été immobilisés pour avoir stationné sur ces places sans consommer (Figure 23).

Figure 23: Photo de notre scooter immobilisé à Time City



Afin de retirer le bloc roux, il est nécessaire de se rendre à l'accueil au rez-de-chaussée d'un des blocs résidentiels. Par la suite, il convient de s'acquitter d'une amende de 70 000 VND pour lever ce dispositif. Pour une voiture, ce montant s'élève entre 3 à 4 millions de VND. Cet épisode anecdotique illustre un processus plus vaste de transformation de l'espace urbain en un environnement normatif, où l'accès est conditionné à la conformité économique et

comportementale. Le simple fait de stationner devient un acte régulé, ce qui révèle ainsi une logique d'exclusion douce à l'œuvre dans ce type de projet. Time City ne se

contente pas de filtrer les individus par des barrières physiques, mais impose une discipline implicite fondée sur la consommation, la visibilité et la conformité.

En effet, il a été découvert par la suite de notre enquête qu'il était possible de stationner en souterrain en payant le parking. Le parking souterrain, au -2 pour les scooters, débouche directement sur le centre commercial au -1. Même s'il n'est pas obligatoire de consommer en se garant ici, la consommation est largement motivée. Toutes les activités dans le centre commercial sont payantes (roller, aquarium, billard, bowling). Et si vous souhaitez sortir dehors, mise à part la déambulation entre les bâtiments résidentiels, il ne sera pas possible d'effectuer la moindre activité gratuite si vous n'êtes pas résident. En effet, il est possible de constater que même les espaces de jeux pour enfants sont strictement réglementés. Sans carte de résidence, il n'est pas possible de franchir le tourniquet (Figure 24).

Figure 24: Photo playground Timecity



En zoomant sur le panneau, on peut effet lire la règle numéro 2 que « *Sân chơi này chỉ dành cho các em cư dân đang sinh sống tại Khu Căn hộ Vinhomes Times City* », soit en français « *Ce terrain de jeux est exclusivement réservé aux enfants résidant dans les appartements de Vinhomes Times City.* ». Il est aussi important de mettre en avant la règle numéro 5, « *Giữ gìn vệ sinh chung và thông báo ngay cho Ban Quản lý nếu phát hiện bất kỳ trùtrong hợp hư hại nào tại các hạng mục sân chơi* »,

soit en français « *Merci de garder le terrain propre et de signaler immédiatement toute anomalie à la direction.* »

Cette réglementation témoigne de la privatisation d'espace public ou semi-public. L'espace n'est plus pensé comme un commun accessible, mais comme une ressource privée à usage exclusif, conditionné par un statut résidentiel. Le fait que le signalement en cas de soucis à la direction soit fortement encouragé crée un climat délétère, et de contrôle. Lors d'un entretien chez le cousin de Hiếu, Trong Nguyen, habitant Time City, il nous confie cette réalité. « *Je n'aime pas que des habitants qui vivent à l'extérieur de Time City viennent profiter de nos équipements, après l'avantage, c'est qu'on peut les dénoncer.* »

Même la déambulation libre, en apparence anodine, reste à nuancer. Effectivement, Time City affiche dans l'espace public un règlement pour dicter le comportement approprié à avoir quand on se balade (Figure 25). Les règles comme « *ne pas courir* » ou « *ne pas sauter dans les flaques* » peuvent prêter à sourire, mais elle relève d'une véritable instrumentalisation des corps et des pratiques qui dépasse la régulation de l'espace. L'acceptation de telles règles témoigne du rapport de force entre les Vietnamiens résidents et les promoteurs. Cette acceptation passive de telles normes souligne le pouvoir total des opérateurs privés à produire l'espace conforme à leur logique de contrôle et de rentabilité.

Figure 25: Photo du panneau d'interdiction extérieur à time city (en vietnamien à gauche et en français à droite)



De plus à travers des expériences personnelles, il a été constaté qu'il n'était pas possible pour des non-résidents de déambuler de discuter avec des résidents de Time

City. En effet, des agents de sécurité sont venus nous interroger quand nous dialoguons avec les habitants. En mettant les formes, ils ont gentiment conseillé de partir.

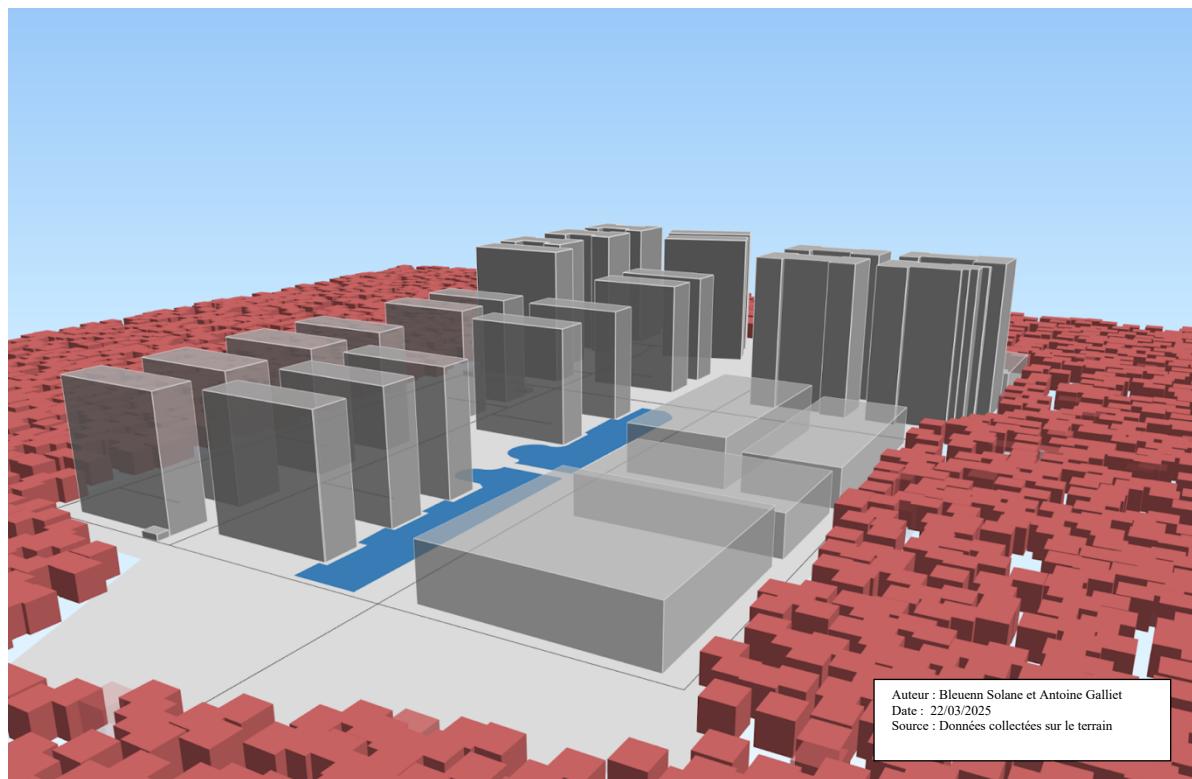
Ces injonctions, bien que non-agressives, traduisent un régime de contrôle diffus, où la surveillance permanente induit une forme de dissuasion comportementale. Le droit de présence dans l'espace public y devient conditionnel, réversible et étroitement surveillé.

4.2.2 La transformation des espaces de sociabilité traditionnelle

La conception des KDTM repose sur une approche descendante, donc top-down, centré sur l'esthétique, la performance architecturale et la communication, au détriment de l'avis de la population et de leurs réels besoins. À l'inverse d'une approche bottom-up où les projets s'inscrivent d'abord dans une participation des habitants afin d'aménager en accord avec les besoins réels des habitants. Avec cette approche de top-down, les KDTM peinent à s'enraciner dans l'urbanité traditionnelle vietnamienne, et apparaissent ainsi comme des projets hors-sol. Étant donné que ces espaces sont façonnées en ignorant le passé, les pratiques spatiales et l'histoire collective de l'urbanité traditionnelle vietnamienne.

En géographie, les KDTM peuvent être analysés à travers la notion de territoire vécu, précisément par leur incapacité à en constituer un. Ces projets urbains sont avant tout conçus pour être vus, dans une logique d'image, de vitrine, de visibilité à l'internationale, et de ce fait, sans mémoire collective, ni ancrage historique. La grandeur des immeubles n'est pas anodine : la hauteur devient un langage de modernité, voire de puissance. La représentation 3D ci-dessous (Figure 26), du secteur le montre très bien. Une rupture morphologique nette est observable entre les KDTM, en gris, qui sont imposants, hauts, massifs et espacés, et les habitations traditionnelles en rouges, qui sont basses, denses et imbriquées.

Figure 26: Représentation 3D des hauteurs à Time City



Cette rupture n'est pas uniquement architecturale. La représentation en 3D illustre la mutation d'une urbanité horizontale, organique et ouverte (par ouverte, on sous-entend une libre circulation dans les bâtiments) par un urbanisme vertical, planifié et fermé (accès au tour à l'aide de badge). En effet, les KDTM, de ce fait, font disparaître l'âme même des villes : les rues et les places, les parvis et les jardins, les potagers. Ils se réapproprient l'espace.

Figure 27: Tableau illustrant les différences entre les KDTM et quartiers traditionnels

Critères	Quartiers traditionnels (Territoire vécu)	KDTM (territoire vu)
Usage de la rue	Marché, café, loisir, restaurant, circulation motorisée, vie sociale animée	Circulation motorisée, espace contrôlé
Espaces verts	Parcs, pagodes, potagers informels, jardins familiaux. Végétation informelle et spontanée	Végétation ordonnée
Mobilités	Scooters, bus, vélo	Voitures, scooters, ascenseurs, = dépendances aux infrastructures
Sécurités	Informelles, entraide entre voisin	Badges, gardiens, caméras.
Vie sociale	Interaction spontanée, proximité des voisins	isolement possible, peu d'espace de rencontre informels
Mixité fonctionnelle	commerce, logements, artisanats mélangé	séparation des fonctions. Z résidentielle distinctes des bureaux et commerces.
Prix des logements	Plus abordables, diversités des options	cher, orienté classes moyennes et supérieurs
Typologie de architecturale	Mixte : maisons basses, KTT, maison tubes, densités humaine modérée	Uniforme : tours de grande hauteur, toutes les mêmes densité forte, Mais certain commencent à proposer des maisons ou immeubles plus bas, mais toujours identiques
Sonorité urbaine	Bruit vivant. Dû à la vie de la rue, marché, vendeurs, café, boutiques, Scooter	Silences relatifs, absence d'animation de rue en journée.

Comme en témoigne ce tableau (Figure 27), alors que les quartiers traditionnels favorisent des interactions de proximité dans l'espace public par des rues étroites, des seuils habités, des commerces de rue, les KDTM, et Time City en particulier, promeuvent une sociabilité privée, sécurisée et régulée, souvent reléguée aux espaces communs intérieurs, aux malls ou aux zones résidentielles contrôlées.

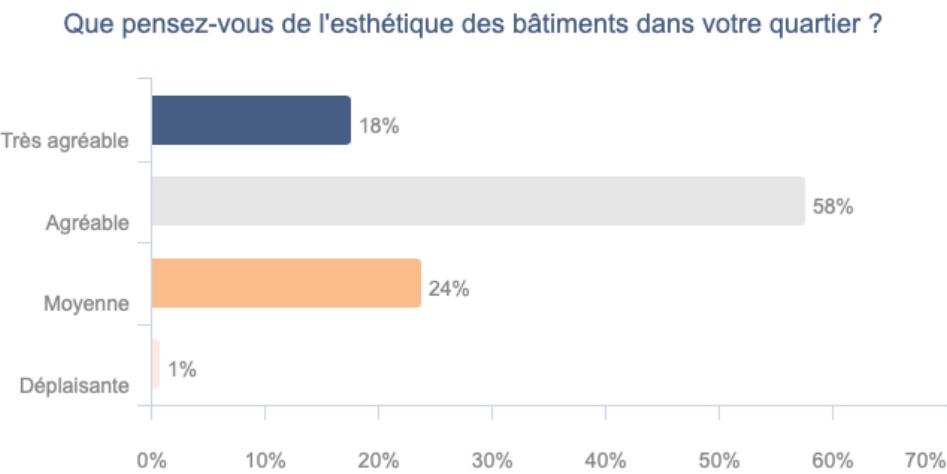
Pour illustrer la transformation architecturale évoquée dans le tableau « typologie architecturale », il a été convenu de réaliser une aquarelle, présentée ci-dessous (figure 28).

Figure 28: Croquis espace extérieur à Time City



Ici, l'accent est porté sur la verticalité des tours résidentielles, aux façades grises, froides et répétitives, qui dominent l'espace public structuré autour de végétation ordonnée. À l'inverse des rues Hanoïennes où la végétation apparaît de manière anarchique à travers des pots de fleurs et des plantes suspendus mise en place par les habitants. On perçoit un espace urbain soigné, propre, mais sans aspérité, sans spontanéité, sans ancrage dans une histoire commune. Cette approche de territoire vécu n'est pas que conceptuelle, lorsqu'on interroge les résidents de Time City au sujet de l'esthétique des bâtiments (Figure 29), il est visible que ce quartier ne fait pas l'unanimité visuellement. En effet, 24 % des résidents de Time City trouvent moyenne l'esthétique des bâtiments. Cette part est plus importante que les personnes trouvant l'esthétique de Time City, très agréable.

Figure 29: Graphique représentant l'esthétique des bâtiments à Time City



Par contraste, le croquis (Figure 28) met en lumière la rupture avec les typologies architecturales de la ville vietnamienne traditionnelle. Ainsi, ce croquis ne se limite pas à une illustration ; il traduit une critique visuelle de la standardisation des formes urbaines imposées par les KDTM.

CONCLUSION

Suite à ce travail, il apparaît que les KDTM représentent un modèle de réussite et de développement du Vietnam. Ces nouvelles formes urbaines verticales, telles que Time City ou Global Gate Cô loa, offrent indéniablement un cadre de vie sécurisé, propre, fonctionnel, apprécié d'une grande partie de leurs habitants, en particulier les plus âgés.

Cependant, en s'inspirant des modèles architecturaux importés, en réglementant strictement l'organisation des espaces et des usages, les KDTM génèrent une urbanité excluante, standardisée, souvent détachée du contexte social, culturel et territorial. Aux antipodes, de l'urbanité traditionnelle vietnamienne reposant sur la mixité fonctionnelle, la souplesse d'usage, la spontanéité des relations sociales.

De plus, les KDTM, bien qu'ouverts en apparence, instaurent des coupures sociales et spatiales. Entre ceux qui peuvent habiter ces lieux et ceux qui en sont exclus, entre une ville de la consommation organisée et une ville de la vie quotidienne informelle, entre un territoire conçu comme vitrine et un territoire vécu. En ce sens, pour répondre à la problématique, les KDTM ne peuvent être considérés comme un pur progrès urbain, mais plutôt comme des formes urbaines, à la fois modernisatrices et hors-sol.

Il serait intéressant de repenser des formes de planification plus inclusives, sensibles aux pratiques habitantes et ancrées dans les réalités culturelles locales. Dans cette continuité, la mise en place de concertation citoyenne sur ce type de projet permettrait cette inclusion, car aujourd'hui, elle semble inexistante.

Pour finir, ce mémoire est le résultat d'une réflexion menée par deux étudiants occidentaux en urbanisme. Ce positionnement extérieur invite à faire preuve de prudence et de nuance à propos de ce travail sur l'impact de la verticalité sur l'urbanité traditionnelle. Pour clore ce mémoire, il convient de s'arrêter sur les avis divergents de la population vietnamienne elle-même au sujet de cette question : pensez-vous qu'il soit possible de concilier modernité et préservation des traditions dans des quartiers comme les KDTM ?

Les réponses recueillies révèlent des positions contrastées. Pour certains, cette conciliation semble impossible :

« Si on développe ces quartiers, on réduit forcément le nombre de maisons traditionnelles. Le manque de marchés traditionnels réduit l'aspect traditionnel du quartier. Cela touche particulièrement les personnes âgées, qui ne peuvent plus se balader en centre-ville et restent limitées à Time City. »

D'autre en revanche, y voient une adaptation nécessaire aux transformations de la société :

« Nous devons changer nos habitudes et nous adapter à nos nouveaux besoins. Il faut vivre avec son temps. »

Et certains développent que dans l'organisation même des KDTM, des éléments rappellent, d'une certaine manière, la ville traditionnelle :

« L'aménagement fait penser à un quartier traditionnel avec de grands bassins, et on retrouve tous les besoins des jeunes générations. »

Ces témoignages rappellent que toute transformation urbaine engage plus qu'un simple changement de forme, elle touche à des manières d'habiter, à des héritages culturels.

BIBLIOGRAPHIE

Administrator. (2024, août 30). The Ultimate Exhibition Hub : Unveiling the Vingroup& # 8217 ; s Mega Project in Co Loa, Dong Anh & # 8211 ; One of the World& # 8217 ; s Top 10 Largest Convention Centers. [xe.today](https://xe.today/2024/08/30/the-ultimate-exhibition-hub-unveiling-the-vingroups-mega-project-in-co-loa-dong-anh-one-of-the-worlds-top-10-largest-convention-centers/?)

<https://xe.today/2024/08/30/the-ultimate-exhibition-hub-unveiling-the-vingroups-mega-project-in-co-loa-dong-anh-one-of-the-worlds-top-10-largest-convention-centers/?>

Amarouche, M. & Charmes, E. (2019) « L’Ouest lyonnais et la lutte contre l’étalement urbain. Le « village densifié » comme compromis entre une politique nationale et des intérêts locaux » *Géoconfluences*, octobre 2019.

Appert, M. (2016). “Les formes de la métropole : du réseau à la canopée, de la mesure au paysage” (Thèse de doctorat, Université Lyon 2). TEL-Archipel.

<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01425959>

Dorignon, L. (2013). Habiter en hauteur dans les quartiers péricentraux de Melbourne : une géographie des tactiques et des stratégies. (Thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne).

Dorignon, L. (2020) “High-rise living in the middle-class suburb : a geography of tactics and strategies” (Thèse de doctorat, Université de Lyon en Cotutelle avec l’Université de Melbourne)

Dowling, R. et McGuirk, M. (2005 et 2007) “ Understanding Master-Planned Estates in Australian Cities: A Framework for Research ” Article

Dự án Vinhomes Cỗ Loa MWKX Đông Anh (Vinhomes Global Gate) 2025. (s. d.). Newstarland. <https://newstarland.com/project/vinhomes-co-loa-ha-noi/>

École normale supérieure de Lyon. (s. d.). Verticalisation — géoconfluences. 2002
Géoconfluences ENS de Lyon. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/verticalisation>

Gleeson, B. (2002) “Geographies of disability” Routledge
<https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9780203021217/geographies-disability-brendan-gleeson>

Hà N. (2024, 13 mars). Điều tra dân số và nhà ở toàn quốc trong tháng 4/2024. The Leader. <https://theleader.vn/dieu-tra-dan-so-va-nha-o-toan-quoc-trong-thang-4-2024-d5395.html>

Kết quả chủ yếu Điều tra dân số và nhà ở giữa kỳ thời điểm 0 giờ 01/4/2024. (s. d.).
<https://consosukien.vn/ketqua-chu-yeu-dieu-tra-dan-so-va-nha-o-giuaky-thoi-diem-0-gio-01-4-2024.htm>

Labbé & Boudreau (2011) “Understanding the causes of urban fragmentation in Hanoi: The case of new urban areas.”

Labbé, D. (s. d.). Les « nouvelles zones urbaines » de Hanoi (Vietnam) : dynamiques spatiales et enjeux territoriaux – Mappemonde.
<https://mappemonde.mgm.fr/122as1/>

Loan, H. C. V. H. D. (2023, août 10). 15 years after expansion, Hanoi still packed sardine-style. VnExpress International – Latest News, Business, Travel And Analysis From Vietnam. <https://e.vnexpress.net/news/traffic/15-years-after-hanoi-s-expansion-downtown-areas-remain-a-mess-4637429.html>

Macaire, P (2014) « Le Vietnam illustré » Le plein des Sens

Mik. (2024, 23 novembre). Imperia Signature Cỗ Loa | Thông tin chính thức từ chủ đầu tư. Imperia Cỗ Loa. <https://imperia.com.vn/>

Minh Tung Tran (2016) « Fabrication du logement planifié sous forme de «KDTM» (Khu Đô Thị Mới) à Hanoï : la ville de quartiers ou/et la ville de projets ? » (Thèse de doctorat, Université de Toulouse)

Nethercote, M. (2018) “Theorising vertical urbanisation”

Nguyen Quan Son (2015) « Mobilités spatiales et ségrégation dans un contexte de métropolisation- Le cas de Hanoi » (Thèse de doctorat, Université de Lyon 2)

Piquard, A. (2023, 13 septembre). Au Vietnam, des dizaines de morts lors de l'incendie « très grave » d'un immeuble à Hanoï . Le Monde.

<https://www.lemonde.fr/international/article/2023/09/13/au-vietnam-des-dizaines-de-morts-lors-de-l-incendie-tres-grave-d-un-immeuble-a->

Scarwell, H.-J (2018) & Leducq, D. (2019). «Les travaux sur la verticalisation des villes et les modèles urbains fermés»

Scarwell, H.-J & Leducq, D. (2018). « Les villes intelligentes au Viêt-nam : entre déploiement national et renforcement métropolitain de Hanoi » (L'espace géographique)

Paquot, T. (2008) « La folie des hauteurs, pourquoi s'obstiner à construire des tours? » Francois Bourin Éditeur

Thi Thu Trang (2014) «Périurbanisation et Modernité à Hô Chi Minh-Ville. Étude du cas de l'arrondissement Bình Tân.»(Thèse doctorat, Université de Pau et des pays de l'Adour)

Thư Viện Pháp Luật. (s.d.) . «Qu'est- ce que c'est que moi là gì ? Khi lập(sd). Qu'est-ce que c'est que moi là-bas ? Khi lập quy hoạch khu đô thị mới phải bao đảm những nguyên tắc như thế nào?» Thư Viện Pháp Luật . Récupéré leThư Viện Pháp Luật. Récupéré le 4 avril 2025, de <https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/khu-do-thi-moi-la-gi-khi-lap-quy-hoach-khu-do-thi-moi-phai-bao-dam-nhung-nguyen-tac-nhu-the-nao-177123-117276.html>

Vinhomes (2021) <https://vinhomes.vn/vi/khu-do-thi-times-city-kien-tao-khong-gian-song-hien-dai>

VnExpress. (2023, 28 août). 15 years after Hanoi's expansion, downtown areas remain a mess. VnExpress. <https://e.vnexpress.net/news/traffic/15-years-after-hanoi-s-expansion-downtown-areas-remain-a-mess-4637429.html>

XLSTAT. (sd). Tableaux de contingence (tableaux croisés) .

<https://www.xlstat.com/fr/solutions/fonctionnalites/tableaux-de-contingence-tableau-croise>

TABLE DES ILLUSTRATIONS

<i>Remerciements</i>	Erreurs ! Signet non défini.
<i>Avant-propos</i>	Erreurs ! Signet non défini.
<i>Introduction</i>	Erreurs ! Signet non défini.
1. État de l'art	Erreurs ! Signet non défini.
1.1 Définition des concepts clés	Erreurs ! Signet non défini.
1.1.1 Verticalisation Urbaine	Erreurs ! Signet non défini.
1.1.2 Densification	Erreurs ! Signet non défini.
1.1.3 Urbanité traditionnelle	Erreurs ! Signet non défini.
1.1.4 KDTM : Nouvelles Zones Urbaines	Erreurs ! Signet non défini.
FIGURE 1: CITATION ILLUSTRANT A L'URBANITE TRADITIONNELLE HANOÏ	
1.2 Le contexte d'apparition des KDTM au Vietnam	Erreurs ! Signet non défini.
1.2.1 Un Tournant Économique avec la Politique de Đổi Mới :	Erreurs ! Signet non défini.
1.2.2 Une urbanisation galopante	Erreurs ! Signet non défini.
1.2.3 Une Réforme Foncière et Législative Favorable	Erreurs ! Signet non défini.
1.2.4 Les différentes phases de KDTM	Erreurs ! Signet non défini.
Figure 2: Phrise chronologique évolution des KDTM	
FIGURE 3: PRINCIPALES PERIODES D'APPROBATION ADMINISTRATIVE DES PROJETS DE KDTM	16
1.3 Présentation des Zones d'études	Erreurs ! Signet non défini.
1.3.1 Fiche portrait de Times City	17
Figure 4: Photo aérienne de Time city	
FIGURE 5: CARTE DE LOCALISATION DE TIME CITY A HANOÏ	19
FIGURE 6: ANALYSE SEQUENTIELLE DUONG SO	21
FIGURE 7: ANALYSE SEQUENTIELLE ACCESS PARK HILL PREMIUM	22
FIGURE 8: ANALYSE SEQUENTIELLE DUONG SO 7	
1.3.2 Fiche portrait de Vinhomes Gobal Gate Cô Loa	23
Figure 9: Plan aérienne de Vinhomes Global gate Cô loa	
Figure 10: Carte de localisation de Vinhomes Globale Gate Cô loa	24
FIGURE 11: CARTE DE LOCALISATION DU FUTUR PROJET VINHOMES GLOBAL GATE CO LOA	25
2. Méthodologie: Analyser l'urbanité verticale à Hanoi	Erreurs ! Signet non défini.
2.1 Comprendre les dynamiques des KDTM à travers une analyse bibliographique ciblée	Erreurs ! Signet non défini.
2.2 Concevoir un questionnaire adapté aux spécificités des KDTM	Erreurs ! Signet non défini.
2.3 Analyser et croiser les données pour dégager des hypothèses et affiner notre enquête	Erreurs ! Signet non défini.
2.4 Explorer les perceptions de l'urbanité verticale à travers des entretiens informels	Erreurs ! Signet non défini.
2.5 Représentation visuelle de l'urbanité au travers de carte et de croquis.	Erreurs ! Signet non défini.
3. Des KDTM conçus pour qui ? Une urbanité excluante sous couvert de modernité	Erreurs ! Signet non défini.

3.1	Un urbanisme pensé par et pour les promoteurs privés	Erreur ! Signet non défini.
3.1.1	Une logique de rentabilité plus qu'une vision sociale de la ville.	Erreur ! Signet non défini.
3.1.2	Un urbanisme tourné vers le privé, avec un État facilitateur	Erreur ! Signet non défini.
3.2	Une ségrégation sociale planifiée	Erreur ! Signet non défini.
3.2.1	La consommation comme marqueur d'exclusion ?	Erreur ! Signet non défini.
	Figure 12: Carte Thématique des commerces sur rue à Park Hill	38
	FIGURE 13: CROQUIS DES DIFFERENTES STRATES A TIME CITY	39
	FIGURE 14: IMAGE DE SYNTHESE DES TOURS ATLANTIQUE ET PACIFIQUE	39
3.2.2	Une vie agréable... à l'écart de la ville ?	Erreur ! Signet non défini.
	Figure 15: Graphique représentant la satisfaction générale des résidents de Time City	45
4.	La verticalité impose-t-elle une nouvelle façon de vivre ou une perte de repères ?	
	Erreur ! Signet non défini.	
4.1	Une qualité de vie promise mais contestée	Erreur ! Signet non défini.
4.1.1	La propreté et la sécurité : des critères de satisfaction qui masquent des problématiques plus profondes	Erreur ! Signet non défini.
	FIGURE 19: TABLEAU CONTINGENCE ENTRE LA SATISFACTION GENERALE ET L'ENVIRONNEMENT DE VIE PROPRE ET BIEN ENTRETENU	46
	FIGURE 20: TABLEAU DE CONTINGENCE ENTRE L'AGE ET L'ENVIRONNEMENT DE VIE PROPRE ET BIEN ENTRETENUE	47
	FIGURE 21: GRAPHIQUE REPRESENTANT LE SENTIMENT DE TRANQUILLITE ET L'ISOLATION ACOUSTIQUE DES LOGEMENTS	48
	FIGURE 22: GRAPHIQUE REPRESENTANT LES AMELIORATION A APPORTER AU QUARTIER EN PRIORITE SELON LES RESIDENTS DE TIME CITY	50
4.1.2	Surveillance accrue, uniformisation des comportements et disparition de l'imprévu urbain	
	Erreur ! Signet non défini.	
	Figure 23: Photo de notre scooter immobilisé à Time City	53
4.2	Une rupture avec l'urbanité traditionnelle vietnamienne ? Une urbanité sous contrôle	
	Erreur ! Signet non défini.	
4.2.1	Privation de l'espace public: Une réglementation stricte qui surveille les usages de l'espaces	
	Erreur ! Signet non défini.	
	FIGURE 24: PHOTO PLAYGROUND TIMECITY	54
	FIGURE 25: PHOTO DU PANNEAU D'INTERDICTION EXTERIEUR A TIME CITY (EN VIETNAMIEN À GAUCHE ET EN FRANÇAIS À DROITE)	55
4.2.2	La transformation des espaces de sociabilité traditionnelle	Erreur ! Signet non défini.
	FIGURE 26: CARTE 3D DES HAUTEURS A TIME CITY	57
	FIGURE 27: TABLEAU ILLUSTRE LES DIFFERENCES ENTRE LES KDTM ET QUARTIERS TRADITIONNELS	58
	Figure 28: Croquis espace extérieur à Time City	61
	FIGURE 29: GRAPHIQUE REPRESENTANT L'ESTHETIQUE DES BATIMENTS A TIME CITY	60
Conclusion		Erreur ! Signet non défini.
Bibliographie		Erreur ! Signet non défini.
Table des illustrations		Erreur ! Signet non défini.

ANNEXE

1. Google doc des appartement disponible dans la tour Atlantique à Co Loa:

 THIỀN PHÚC GROUP		THIỀN PHÚC GROUP - BH TÒA ATLANTIC (Y4) IMPERIA SIGNATURE																				
		Ngày cập nhật		5/6/2025		GDDA: Hùng Mạnh - 0984808286																
		Giá đã bao gồm VAT và KPBT		Admin: 0963701691																Đã bán	Quỹ đặc quyền	Check
TẦNG/CĂN	01	02	03	05A	05	06	08A	08	09	10	11	12	12A	15A	15	16	17	18	19	20	TẦNG/CĂN	
DT tt (m2)	51,3	75	80,7	100,4	50,6	99	52,1	52,3	74,4	76,2	100,4	80,1	37,6	50,6	37,8	51,4	68,5	81,6	81,6	68,5	DT tt (m2)	
DT thh (m2)	45,6	65,6	70,3	89,1	44,8	89,6	45,6	45,7	64,9	67,8	88,9	69,6	32	45,3	32	45,6	60,6	71,1	71,1	59,2	DT thh (m2)	
Loại căn	1PN+	2PN	2PN	3PN	1PN+	3PN	1PN+	1PN+	2PN	2PN	3PN	2PN	Studio	1PN+	Studio	1PN+	2PN	2PN	2PN	2PN	Loại căn	
Hướng ban công	DB	DB	DB-TB	TB-TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN	TN-DN	DN-DB	DB	DB	DB	DB	DN	DN	DN-DB	DB-TB	TB	Hướng ban công
02									6.617												02	
03					9.015																03	
04																					04	
05						9.280															05	
06																					06	
07																					07	
08																					08	
09																					Tiện ích cư dân	
Mã căn	Không gian sinh hoạt cộng đồng										01	02	03	05A	05	Gian lánh nạn					Mã căn	
10																					10	
11																5.258					11	
12																					12	
12A																					12A	
15A																					15A	
15																					15	
16																					16	
17																					17	
18																					18	
19																					19	
20																					20	
21																					21	
22																					22	
23																					23	
24																					24	
25																					25	
26																					26	
27																					27	
28																					Tiện ích cư dân	
29																					Gian lánh nạn	
30																					30	
31																					31	
32																					32	
33																					33	
34																					34	
35																					35	
36																					36	
37																					37	
38																					38	
39																					39	
40																					40	
41																					41	
42																					42	
43																					43	
44																					44	
45																					45	



THIỀN PHÚC
GROUP

2. Tableau de contingence

Hypothèse: Les personnes âgées perçoivent l'environnement des KDTM à Time City comme plus propre que les jeunes

Effectif observé

Quel age avez vous ?	Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?				Total
	Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	
Jeunes adultes : 18ans à 34 ans	26	33	2	0	61
Adultes : 35 à 54ans	17	21	0	0	39
Séniors : 55ans et plus	25	4	2	0	31
TOTAL	68	58	5	0	131

Khi² =16,10

ddL= 4

p-value = <0,01

Interprétation: Les séniors ayant vécu dans d'autres modes d'habitats (KTT) moins propres seront moins exigeants sur la salubrité de leur environnement. Que les adultes et jeunes adultes ont moins de comparatif.

1. Étapes Hypothèse statistique pour le test du Khi² :

On veut tester si l'âge et la propreté sont indépendants.

- **Hypothèse nulle (H₀)** : Les deux variables sont indépendante, l'âge n'a pas d'impact sur le sentiment de propreté..
- **Hypothèse alternative (H₁)** : Il existe une relation entre les deux variable, l'âge a un impact sur le sentiment de propreté..

Pour avoir ça, il faut faire le test du Khi²

2. Étapes Calcul du Khi² :

Le test du Khi² mesure si les écarts entre les effectifs observés (notre tableau) et les effectifs théoriques (ce qu'on attendrait si les variables étaient indépendantes) sont significatifs.

a. Calcul des effectifs théoriques

La formule est :

$$E_{ij} = (\text{Total de la ligne})(\text{Total de la colonne})/\text{Total général}$$

Exemple pour la case (jeunes adulte et Toujours) :

$$E_{ij} = (\text{Total de la ligne Jeunes adultes})(\text{Total de la colonne Toujours})/\text{Total général} = 61 \cdot 68 / 131 = 31,7$$

On calcule ainsi tous les effectifs théoriques.

Effectif théorique

		Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?			
Quel age avez vous ?		Toujours	Souvent	Rarement	Jamais
Jeunes adultes : 18ans à 34 ans		31,7	27,0	2,3	0
Adultes : 35 à 54ans		20,2	17,3	1,5	0
Séniors : 55ans et plus		16,1	13,7	1,2	0

b. Calcul du Khi^2

On se retrouve avec deux tableau .

ou

O_{ij} = Effectif observé (dans le tableau croisé dynamique)

E_{ij} = Effectif théorique (calculé avec la formule précédente)

La formule est : $\chi^2 = \sum (O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}$

On applique cette formule à **chaque cellule** du tableau, puis on additionne les résultats.

D'où le signe

χ^2

		Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?			
Quel age avez vous ?		Toujours	Souvent	Rarement	Jamais
Jeunes adultes : 18ans à 34 ans		1,01	1,33	0,05	0
Adultes : 35 à 54ans		0,52	0,81	0,00	0
Séniors : 55ans et plus		4,93	6,89	0,56	0

Ici ça nous donnerait $\chi^2 = 16,10$, si La **valeur du Khi^2** est très élevée, ce qui suggère que les différences entre les réponses observées et attendues sont importantes.

3) Étapes Interprétation du résultat :

Une fois χ^2 calculé, on le compare à une **valeur critique** dans une table de Khi^2 en fonction du **degré de liberté** :

$ddl = (\text{nb de lignes avec des chiffres}-1) \times (\text{nb de colonnes des chiffres} - 1)$

Ici, ddl= (3-1)(3-1)= 4 (A partir de ce ddl on trouve la valeur critique.)

Si le Khi² calculé est **supérieur à la valeur critique de 13,277** (table pour $\alpha = 0.01 \rightarrow$ **le seuil de significativité** : risque d'erreur accepté sur la valeur étudié (1%)), alors on **rejette H_0** . Si le x² calculé est **supérieur à la valeur critique**, on **rejette H_0** et on conclut qu'il existe une **relation entre le sentiment de propreté et l'âge**.

Ce qui est le cas ici. Khi²>valeur critique

Si x² est inférieur, on ne peut pas conclure à une relation significative.

ddl	Probabilité α ou p											
	0,9	0,5	0,3	0,2	0,1	0,05	0,02	0,01	0,005	0,001	0,0005	0,0001
1	0,016	0,455	1,074	1,642	2,706	3,841	5,412	6,635	7,879	10,828	12,116	15,137
2	0,211	1,386	2,408	3,219	4,605	5,991	7,824	9,210	10,597	13,816	15,202	18,421
3	0,584	2,366	3,665	4,642	6,251	7,815	9,837	11,345	12,838	16,266	17,730	21,108
4	1,064	3,357	4,878	5,989	7,779	9,488	11,668	13,277	14,860	18,467	19,997	23,513
5	1,610	4,351	6,064	7,289	9,236	11,070	13,388	15,086	16,750	20,515	22,105	25,745
6	2,204	5,348	7,231	8,558	10,645	12,592	15,033	16,812	18,548	22,458	24,103	27,856
7	2,833	6,346	8,383	9,803	12,017	14,067	16,622	18,475	20,278	24,322	26,018	29,878
8	3,490	7,344	9,524	11,030	13,362	15,507	18,168	20,090	21,955	26,124	27,868	31,828
9	4,168	8,343	10,656	12,242	14,684	16,919	19,679	21,666	23,589	27,877	29,666	33,720
10	4,865	9,342	11,781	13,442	15,987	18,307	21,161	23,209	25,188	29,588	31,420	35,564
11	5,578	10,341	12,899	14,631	17,275	19,675	22,618	24,725	26,757	31,264	33,137	37,367
12	6,304	11,340	14,011	15,812	18,549	21,026	24,054	26,217	28,300	32,909	34,821	39,134
13	7,042	12,340	15,119	16,985	19,812	22,362	25,472	27,688	29,819	34,528	36,478	40,871
14	7,790	13,339	16,222	18,151	21,064	23,685	26,873	29,141	31,319	36,123	38,109	42,579
15	8,547	14,339	17,322	19,311	22,307	24,996	28,259	30,578	32,801	37,697	39,719	44,263
16	9,312	15,338	18,418	20,465	23,542	26,296	29,633	32,000	34,267	39,252	41,308	45,925
17	10,085	16,338	19,511	21,615	24,769	27,587	30,995	33,409	35,718	40,790	42,879	47,566
18	10,865	17,338	20,601	22,760	25,989	28,869	32,346	34,805	37,156	42,312	44,434	49,189
19	11,651	18,338	21,689	23,900	27,204	30,144	33,687	36,191	38,582	43,820	45,973	50,795
20	12,443	19,337	22,775	25,038	28,412	31,410	35,020	37,566	39,997	45,315	47,498	52,386
21	13,240	20,337	23,858	26,171	29,615	32,671	36,343	38,932	41,401	46,797	49,011	53,962
22	14,041	21,337	24,939	27,301	30,813	33,924	37,659	40,289	42,796	48,268	50,511	55,525
23	14,848	22,337	26,018	28,429	32,007	35,172	38,968	41,638	44,181	49,728	52,000	57,075
24	15,659	23,337	27,096	29,553	33,196	36,415	40,270	42,980	45,559	51,179	53,479	58,613
25	16,473	24,337	28,172	30,675	34,382	37,652	41,566	44,314	46,928	52,620	54,947	60,140
26	17,292	25,336	29,246	31,795	35,563	38,885	42,856	45,642	48,290	54,052	56,407	61,657
27	18,114	26,336	30,319	32,912	36,741	40,113	44,140	46,963	49,645	55,476	57,858	63,164
28	18,939	27,336	31,391	34,027	37,916	41,337	45,419	48,278	50,993	56,892	59,300	64,662
29	19,768	28,336	32,461	35,139	39,087	42,557	46,693	49,588	52,336	58,301	60,735	66,152
30	20,599	29,336	33,530	36,250	40,256	43,773	47,962	50,892	53,672	59,703	62,162	67,633
35	24,797	34,336	38,859	41,778	46,059	49,802	54,244	57,342	60,275	66,619	69,199	74,926
40	29,051	39,335	44,165	47,269	51,805	55,758	60,436	63,691	66,766	73,402	76,095	82,062
45	33,350	44,335	49,452	52,729	57,505	61,656	66,555	69,957	73,166	80,077	82,876	89,070
50	37,689	49,335	54,723	58,164	63,167	67,505	72,613	76,154	79,490	86,661	89,561	95,969
55	42,060	54,335	59,980	63,577	68,796	73,311	78,619	82,292	85,749	93,168	96,163	102,776
60	46,459	59,335	65,227	68,972	74,397	79,082	84,580	88,379	91,952	99,607	102,695	109,503
65	50,883	64,335	70,462	74,351	79,973	84,821	90,501	94,422	98,105	105,988	109,164	116,160
70	55,329	69,334	75,689	79,715	85,527	90,531	96,388	100,425	104,215	112,317	115,578	122,755
75	59,795	74,334	80,908	85,066	91,061	96,217	102,243	106,393	110,286	118,599	121,942	129,294
80	64,278	79,334	86,120	90,405	96,578	101,879	108,069	112,329	116,321	124,839	128,261	135,783
90	73,291	89,334	96,524	101,054	107,565	113,145	119,648	124,116	128,299	137,208	140,782	148,627
100	82,358	99,334	106,906	111,667	118,498	124,342	131,142	135,807	140,169	149,449	153,167	161,319
110	91,471	109,334	117,269	122,250	129,385	135,480	142,562	147,414	151,948	161,581	165,435	173,879
120	100,624	119,334	127,616	132,806	140,233	146,567	153,918	158,950	163,648	173,617	177,603	186,326

Hypothèse: La satisfaction de l'environnement est liée au sentiment de propreté ?

Effectif observé

Satisfaction générale, concernant la qualité de vie dans le quartier	Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?				Total
	Toujours	Souvent	Rarement	Jamais	
Très satisfait	37	14	1	0	52
Satisfait	31	43	4	0	78
Peu satisfait	0	1	0	0	1
Pas du tout satisfait	0	0	0	0	0
TOTAL	68	58	5	0	131

Khi2 =13,6

ddL= 4

p-value = <0,01

Interprétation: L'hygiène est un facteur important dans le cadre de vie de ces KDTMeurs, il est un déterminant de la qualité de vie de cet environnement. En parallèle avec la vie d'Hanoï de tous les jours qui est sinuée de déchets.

1. Étapes Hypothèse statistique pour le test du Khi² :

On veut tester si la **satisfaction générale et la propreté sont indépendantes**.

- **Hypothèse nulle (H₀)** : Les deux variables sont indépendantes, le sentiment de propreté n'a pas d'impact sur la satisfaction générale
- **Hypothèse alternative (H₁)** : Il existe une relation entre les deux variables, le sentiment de propreté a un impact sur la satisfaction générale

Pour avoir ça, il faut faire le test du **Khi²**

2. Étapes Calcul du Khi² :

Le test du Khi² mesure si les écarts entre les effectifs observés (notre tableau) et les effectifs théoriques (ce qu'on attendrait si les variables étaient indépendantes) sont significatifs.

a. Calcul des effectifs théoriques

La formule est :

$$E_{ij} = (\text{Total de la ligne})(\text{Total de la colonne})/\text{Total général}$$

Exemple pour la case (très satisfait et Toujours) :

$$E_{ij} = (\text{Total de la ligne très satisfait})(\text{Total de la colonne Toujours})/\text{Total général} = 52 \cdot 68 / 131 = 27$$

On calcule ainsi tous les effectifs théoriques.

Effectif théorique

		Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?			
		Toujours	Souvent	Rarement	Jamais
Satisfaction générale, concernant la qualité de vie dans le quartier					
Très satisfait		27,0	23,0	2,0	0,0
Satisfait		40,5	34,5	3,0	0,0
Peu satisfait		0,5	0,4	0,0	0,0
Pas du tout satisfait		0,0	0,0	0,0	0,0

b. Calcul du Khi^2

On se retrouve avec deux tableau .

ou

O_{ij} = Effectif observé (dans le tableau croisé dynamique)

E_{ij} = Effectif théorique (calculé avec la formule précédente)

La formule est : $\chi^2 = \sum (O_{ij} - E_{ij})^2 / E_{ij}$

On applique cette formule à **chaque cellule** du tableau, puis on additionne les résultats.

D'où le signe .

χ^2

		Trouvez vous que votre environnement de vie est propre et bien entretenu?			
		Toujours	Souvent	Rarement	Jamais
Satisfaction générale, concernant la qualité de vie dans le quartier					
Très satisfait		3,7	3,5	0,5	0,0
Satisfait		2,2	2,1	0,4	0,0
Peu satisfait		0,5	0,7	0,0	0,0
Pas du tout satisfait		0,0	0,0	0,0	0,0

Ici ca nous donnerait $\chi^2 = 13,6$, si La **valeur du Khi^2 est très élevée**, ce qui suggère que les différences entre les réponses observées et attendues sont importantes.

3) Étapes Interprétation du résultat :

Une fois χ^2 calculé, on le compare à une **valeur critique** dans une table de χ^2 en fonction du **degré de liberté** :

$ddl = (\text{nb de lignes avec des chiffres}-1) \times (\text{nb de colonnes avec des chiffres}-1)$

Ici, $ddl = (3-1)(3-1) = 4$ (A partir de ce ddl on trouve la valeur critique.)

Si le χ^2 calculé est **supérieur à la valeur critique de 13,277** (table pour $\alpha = 0.01 \rightarrow$ **le seuil de significativité** : risque d'erreur accepté sur la valeur étudié (1%)), alors on **rejette H_0** . Si le χ^2 calculé est **supérieur à la valeur critique**, on **rejette H_0** et on conclut qu'il existe une **relation entre le sentiment de propreté et la satisfaction**.

Ce qui est le cas ici. $\chi^2 > \text{valeur critique}$

Si χ^2 est inférieur, on ne peut pas conclure à une relation significative.

3. Entretiens

Entretien 1 :

Trong Nguyen. 12/02/2025

Bonjour, quel est votre nom? Que faites-vous dans la vie?

Trong Nguyen, je suis architecte.

Pouvez-vous nous parler des appartements de Time City?

Les appartements ont des superficies différentes. Ici, on est dans le bâtiment T6. Les appartements en angle de bâtiment mesurent 110m², seuls dans la longueur sont de 70m² et ceux entre deux angles (largeur) sont de 100m². Ici, l'eau chaude est collective mais nous n'avons pas de chauffage. Car il fait toujours bon dans les appartements peu importe la saison car ça garde bien la chaleur ici. C'est du simple vitrage mais très large. Puis l'isolation sonore est très bien. Les immeubles sont plus ou moins au. Près du lac, on a 27 étages, les autres sont à 31 étages. Pour les frais, Vingroup, avec le centre commerciale, les commerces vont payer des frais donc les frais des habitants vont être - cher. En soit, les frais sont gratuits pendant 10 ans, c'est la mentalité de Vingroup tu vois.

Est ce qu'il y a des embouteillages pour les ascenseurs?

On a 4 ascenseurs dans l'immeuble. Ce qui nous fait attendre 30s. Pour descendre on met moins de 1 min. Donc pas d'embouteillage. Sauf dans l'immeuble T4, il y a 3 à 4 min d'attente. Car dedans il n'y a pas que des habitations. On a aussi des écoles, des bureaux, des commerces, donc beaucoup de passage donc le trafic est dense et beaucoup d'attente.

Est ce qu'il y a des règles ici?

Oui il y a des règles, «pas de chien pas de cht». Mais des gens les enfreignent. La sanction est de 1 million de VDN. Pour une voiture garée sur la route, c'est 3/4 millions de VDN. Il faut les garder dans le parking souterrain. Un logement peut avoir une voiture et deux scooters. Pour avoir une voiture supplémentaire il faut payer 2,5 millions par mois en plus pour pouvoir la garer. Par contre, les nouveaux bâtiments n'ont pas assez de place de parking souterraines. Aussi, les vélos sont interdits dans les appartements.

→ Le propriétaire aime vivre ici pour la sécurité et les services.

Pourquoi il y avait des problèmes de sécurité dans votre ancien quartier?

Les voisins faisaient beaucoup de bruit. (contrôle des habitants à partir de 9h du soir). Le côté vie privée est meilleur ici, les gens ne voient pas ce que tu fais, et on a moins de contacts avec les voisins.

Si vous deviez changer une chose à Time City, qu'est ce que ce serait?

Time City a beau être très moderne, à l'intérieur des bâtiments, l'éclairage naturel est mauvais. J'ai une chambre, celle-là, qui n'a même pas de fenêtre. Il y a une mauvaise exposition des chambres. Après si tu as une exposition pleins Ouest, tu as plein de soleil, c'est le mieux.

On se demandait, est ce que le dernier étage est accessible?

Non on ne peut pas aller sur le toit, c'est un local technique, mais on a quand même la possibilité de faire des Barbecue en haut, il faut s'inscrire.

Comment sont gérer les espaces sportifs?

Le prix du loyer comprend les accès aux terrains sportifs, mais si on veut prendre des cours, il faut payer.

Lorsque nous interrogions les personnes, a la question : Quels aspects du quartier voudriez-vous voir améliorés en priorité ?, la réponse prioritaire etait : Offre culturelle et sportive. Quels sont les activités proposé à Tome citu?

Déjà, je n'aime pas que des habitants qui vivent à l'extérieur de Time city viennent profiter des nos équipements, après l'avantage c'est qu'on peut les dénoncer. Ici, à partir de 19h, il y a le spectacle de l'eau près du MALL, ça amène beaucoup de monde de l'extérieur, qui viennent voir. Puis pour le sport, on a des cours d'aérobic, de la marche... Ils proposent même des événement de musique marketing, avec des chanteurs connus qui viennent chanter pour un événement marketing au mall. Sinon je trouve qu'il n'y a pas assez de service sportif.

Est ce que vous prenez les transports en commun? Qu'en pensez vous?

Non, j'ai une voiture, je n'utilise pas les transports en commun. Mais ils sont bien desservis. Et on a aussi des micro bus pour se déplacer dans Time City.

Est ce que vous voyez des avantages à vivre ici?

Si tu vis ici, tu as 20% à 30% moins cher pour Vinschool, des tarifs privilégiés à l'hôpital, et aussi chez Vinfast! En plus si tu achètes une voiture électrique Vin, tu as 1 an de recharge gratuit et 1 place de parking.

Pour finir, combien payé vous par mois pour votre appartement?

Je suis propriétaire, je l'ai acheté 4 billions, et maintenant il vaut 10 billions. Sinon en charge par mois je paye 400 000 VDN en électricité et eau en hiver et 1 000 000 VDN en été.

Entretien 2 :

Profil: <ul style="list-style-type: none">• Femme• 32 ans• Prénom : Trà• Profession : Professeur d'anglais en dehors de TimeCity	Lieu : <i>Duòng Số 7 à TimeCity</i>	Date : 28/02/2025	A: Nous B: Résident
--	--	-----------------------------	--------------------------------------

Retranscription

A : Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B : J'habite ici depuis 7 ans.

A : Où viviez-vous avant ?

B : Avant, j'habitais dans une maison proche du vieux quartier.

A : Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B : J'ai choisi TimeCity pour être plus proche de tous les services.

A : Êtes-vous satisfaite de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B : Oui, je suis satisfaite. La qualité de vie est meilleure ici, notamment parce que la densité est moindre par rapport à mon ancien quartier.

A : Prenez-vous les transports en commun ?

B : Non.

A : Pourquoi ?

B : Je préfère utiliser mon véhicule personnel. C'est plus pratique que le bus, car je n'ai pas besoin d'attendre.

A : Recommanderiez-vous TimeCity ?

B : Pas à tout le monde.

A : Pourquoi ?

B : Je le recommande surtout aux familles. Par contre, pour les travailleurs, ce n'est pas idéal à cause de la distance importante entre le lieu de résidence et le travail.

A : Aimez-vous vivre en hauteur ?

B : Non, je préfère vivre en dessous du 10e étage.

A : À quel étage habitez-vous ?

B : Au 4e étage.

A : Pourquoi ce choix ?

B : Je trouve cela plus sécurisant. En cas d'incendie, il est plus facile de s'échapper. À partir du 10e étage, on peut se retrouver piégé, d'autant plus qu'il n'y a pas d'hélicoptères pour l'évacuation.

A : Quels sont les inconvénients des étages inférieurs ?

B : Les 1er et 2e étages sont envahis par les insectes à cause des restaurants situés en bas, notamment les cafards.

A : Pensez-vous que la vie dans un KDTM a un impact sur la préservation des traditions vietnamiennes ?

B : Non, il y a des marchés traditionnels à proximité. Même s'il y a peu de street food à l'intérieur de TimeCity, on en trouve devant les écoles aux alentours. Cependant, le prix est très élevé. Ceci dit, ce n'est pas un problème, car de plus en plus de gens préfèrent acheter en ligne plutôt que d'aller dans les magasins physiques.

A : Pensez-vous qu'il soit possible de concilier modernité et préservation des traditions dans des quartiers comme KDTM ?

B : Oui.

A : Quelle est votre solution ?

B : L'aménagement fait penser à un quartier traditionnel avec de grands bassins, et on retrouve tous les besoins des jeunes générations.

Entretien 3 :

Profil: <ul style="list-style-type: none">• Homme• 62 ans• Prénom : A refusé de le donner.• Profession : Fonctionnaire	Lieu : <i>Khu Vực Vòi Phun Nước</i> («Zone des fontaines») à ParkHill	Date : 24/02/2025	A: Nous B: Résident
--	--	-----------------------------	---

Retranscription

A : Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B : J'ai emménagé il y a 8 ans.

A : Où viviez-vous avant ?

B : Avant, je vivais dans une maison avec moins d'étages. Ce n'était pas très grand.

A : Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B : Je suis venu ici pour les supermarchés, les espaces verts et la taille des appartements.

A : Êtes-vous satisfait de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B : Non, je ne suis pas satisfait. Les frais de service sont un peu chers et c'est trop sécurisé à mon goût.

A : Prenez-vous les transports en commun ? Pourquoi ?

B : Non, parce que j'ai mon véhicule privé. Le temps d'attente pour les transports est trop important.

A : Recommanderiez-vous votre quartier ? Pourquoi ?

B : Non, je ne le recommanderais pas. J'estime que le promoteur Vingroup m'a vendu du rêve.

A : Qu'est-ce que ça vous procure de vivre dans un bâtiment aussi haut ?

B : Je ne veux pas comparer mon mode de vie actuel à mon ancien mode de vie et en faire une généralité. Selon moi, cela dépend des gens qui habitent ici. Les prix sont trois fois plus élevés, et le quartier est un peu isolé.

Entretien 4 :

Profil: <ul style="list-style-type: none">• Homme• 68 ans• Prénom: A refusé de le donner.• Profession: A refusé de le donner.	Lieu : Duòng Sò 4 à Timecity	Date : 24/02/2025	A: Nous B: Résident
---	---	-----------------------------	---

Retranscription

A : Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B : J'habite ici depuis 5 ans.

A : Où viviez-vous avant ?

B : Avant, j'habitais dans un KTT, celui de Kim Lien.

A : Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B : Ici, il y a des espaces verts et beaucoup de services, comme les commerces et les hôpitaux.

A : Êtes-vous satisfait de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B : Oui, je suis satisfait. Je qualifierais ce lieu de civilisation. Mais il faut quand même avoir les moyens pour habiter ici.

A : Prenez-vous les transports en commun ? Pourquoi ?

B : Oui, mais pas souvent. Ils ne sont pas toujours ponctuels, avec des retards allant jusqu'à 50 minutes, voire des annulations. Cela dit, c'est un moyen de transport peu stressant et confortable. Sinon, j'utilise le scooter et la voiture quand j'ai une contrainte horaire. En même temps, les Vietnamiens n'aiment pas marcher trop longtemps, plus de 10 minutes, c'est un problème ! (rire)

A : Recommanderiez-vous votre quartier ? Pourquoi ?

B : Oui. Si on a les finances, on se doit d'habiter ici, car la qualité de service est bien meilleure que dans d'autres zones urbaines.

A : Qu'est-ce que ça vous procure de vivre dans un bâtiment aussi haut ?

B : Les gens aiment bien habiter en hauteur pour le panorama. Pas trop haut, car il fait trop chaud l'été, et pas trop bas, car il y a des insectes qui remontent par la tuyauterie.

A : Est-ce que vous aimez vivre dans un immeuble avec beaucoup d'étages ?

B : J'aime les maisons moins hautes, mais elles sont plus chères dans les nouvelles zones urbaines. Ça dépend des finances, c'est pour cela que je vis dans un immeuble.

A : À quel étage êtes-vous ?

B : Au 33^e étage.

A : Pourquoi avez-vous choisi cet étage ?

B : Quand mon fils a acheté, c'était le seul disponible. C'était approprié avec mon budget.

A : Vous habitiez en KTT avant, et aujourd'hui en KDTM. Que préférez-vous comme type d'habitation ? Pourquoi ?

B : Je préfère les KDTM. Ils sont plus civilisés et modernes. Dans les KTT, il n'y a pas d'espaces verts, ce n'est pas moderne et il n'y a pas d'intimité.

A : Est-ce que la hauteur d'un immeuble influence votre sentiment de sécurité et votre envie d'y vivre ?

B : Non, je n'ai aucun souci avec la hauteur du bâtiment. Le système anti-incendie est efficace. Et je n'ai pas de problèmes avec les insectes non plus.

A : Pensez-vous que la vie dans un KDTM ait un impact sur la préservation des traditions vietnamiennes ?

B : Non, selon moi, il n'y a pas d'impact sur la tradition vietnamienne, car les KDTM ont été construits sur des champs et non sur des quartiers existants. Il n'y a donc pas eu de destruction de la culture vietnamienne.

A : Ressentez-vous un manque par rapport aux marchés traditionnels et à la cuisine de rue ?

B : Je trouve qu'il y a un maintien de la culture culinaire dans les zones urbaines. On peut manger de tout. De plus, il y a un marché traditionnel pas loin (500 mètres), donc ce n'est pas un problème.

A : Pensez-vous qu'il soit possible de concilier modernité et préservation des traditions dans des quartiers comme les KDTM ?

B : Non.

A : Quelle serait votre solution ?

B : On peut préserver les villes anciennes et construire à côté, dans des **zones vierges**, des habitations qui répondent aux besoins modernes. En plus, il est plus simple d'aménager sur un terrain vierge que de réhabiliter un quartier existant.

Entretien 5 :

Profil: <ul style="list-style-type: none"> • Femme • 65 ans • Prénom: A refusé de le donner. • Profession: Enseignante 	Lieu : Duòng Sò 4 à TimeCity	Date : 24/02/2025	A: Nous B: Résident
--	---	-----------------------------	---

Retranscription

A : Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B : J'habite ici depuis 8 ans.

A : Où viviez-vous avant ?

B : Dans une maison classique, à 2 km de TimeCity.

A : Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B : Pour les services disponibles, notamment l'hôpital et les commerces.

A : Êtes-vous satisfait(e) de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B : Oui, car il y a des personnes civilisées et de nombreux services à l'intérieur.

A : Prenez-vous les transports en commun ? Pourquoi ?

B : Non. J'utilise mon véhicule privé.

A : Recommanderiez-vous TimeCity ? Pourquoi ?

B : Oui, Il y a beaucoup de services, ce qui le rend pratique au quotidien.

A : Est-ce que la hauteur d'un immeuble influence votre sentiment de sécurité et votre envie d'y vivre ?

B : Non, je suis satisfaite et je n'ai pas de problème avec le risque d'incendie. Ce type d'habitat est bien adapté à mes besoins.

A : À quel étage êtes-vous ?

B : Au 23^e étage.

A : Pourquoi avez-vous choisi cet étage ?

B : Je n'ai pas choisi, j'ai pris ce qu'il y avait de disponible.

A : Pourquoi préférez-vous ce type d'habitation ?

B : J'aime bien, car on peut garder sa vie privée.

A : Avez-vous des problèmes avec la hauteur des immeubles ?

B : Non, je n'ai pas de problème à vivre dans les étages plus hauts.

A : Pensez-vous que la vie dans un KDTM a un impact sur la préservation des traditions vietnamiennes ? Pourquoi ?

B: Non, cela n'a pas d'impact. Aujourd'hui, on achète en ligne, donc on n'a plus autant besoin des marchés traditionnels ou de la cuisine de rue. Les habitants peuvent cuisiner eux-mêmes et vendre directement à leurs voisins.

A : Pensez-vous qu'il soit possible de concilier modernité et préservation des traditions dans des quartiers comme les KDTM ? Quelle est votre solution ?

B : Oui. Nous devons changer nos habitudes et nous adapter à nos nouveaux besoins. Il faut vivre avec son temps.

Entretien 6 :

Profil: <ul style="list-style-type: none">• Femme• 23• Prénom : Mai• Profession : Étudiante	Lieu : <i>Duòng Số 7 à TimeCity</i>	Date : 24/02/2025	A: Nous B: Résident
---	---	--------------------------	--------------------------------------

Retranscription

A : Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B : J'habite ici depuis 2 ans.

A : Où viviez-vous avant ?

B : Avant, j'habitais dans une maison classique à Ha Long.

A : Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B : Parce que c'est proche de mon université.

A : Êtes-vous satisfaite de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B : Oui, j'aime les services **tout-en-un** disponibles ici.

A : Prenez-vous les transports en commun ?Pourquoi ?

B : Non. J'utilise mon scooter.

A : Recommanderiez-vous TimeCity ?Pourquoi ?

B : Oui. Il y a un marché traditionnel à côté et tous les services sont disponibles à l'intérieur.

A : À quel étage êtes-vous ?

B : Au 29^e étage.

A : Est-ce que la hauteur d'un immeuble influence votre sentiment de sécurité ?

B : Non, je me sens en sécurité. Il n'y a pas de risque d'incendie.

Entretien 7 :

Profil: <ul style="list-style-type: none">• Homme• 28• Prénom : A refusé de le donner.• Profession : Investisseur	Lieu : <i>Duòng Số 4 à TimeCity</i>	Date : 24/02/2025	A: Nous B: Résident
---	--	-----------------------------	--------------------------------------

Retranscription

A : Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B : J'habite ici depuis plus de 5 ans.

A : Où viviez-vous avant ?

B : Je vivais dans une maison à l'extérieur d'Hanoï, dans un village.

A : Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B : Il y a beaucoup de services. Je suis venu m'installer ici en tant qu'investisseur.

A : Êtes-vous satisfait de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B : Oui, car il y a une salle de sport, des espaces verts, et de nombreux magasins et services.

A : Prenez-vous les transports en commun ? Pourquoi ?

B : Non. J'utilise ma voiture.

A : Recommanderiez-vous TimeCity ? Pourquoi ?

B : Oui. Par rapport à d'autres zones urbaines de Hanoï, c'est mieux. La sécurité est bonne, et il y a beaucoup de magasins et de services.

A : Aimez-vous vivre dans un appartement en hauteur ?

B : Oui, j'aime bien. En saison humide, vivre en hauteur permet d'éviter les inondations.

Entretien 8 :

Profil: <ul style="list-style-type: none">• Femme• 68 ans• Prénom: A refusé de le donner.• Profession A refusé de le donner.	Lieu : <i>Duòng Sò 4 à TimeCity</i>	Date : 24/02/2025	A: Nous B: Résident
--	--	-----------------------------	---

Retranscription

A: Depuis combien de temps vivez-vous ici ?

B: J'habite ici depuis plus de 7 ans.

A: Où viviez-vous avant ?

B: Avant, j'habitais dans une maison classique (5 étages en centre-ville).

A: Pourquoi avez-vous choisi de venir vivre ici ?

B: Pour une meilleure hygiène, plus de confort et la présence d'espaces verts.

A: Êtes-vous satisfaite de ce lieu d'habitation ? Pourquoi ?

B: Oui. Je suis très satisfaite. Il n'y a pas de coupures d'électricité ni d'eau, et le service est de qualité.

A: Prenez-vous les transports en commun ? Pourquoi ?

B: Non. Mon fils a une voiture et me transporte où je veux.

A: Recommanderiez-vous TimeCity ? Pourquoi ?

B: Oui. Car les conditions de vie y sont très bonnes. Si on en a les moyens, cela vaut le coup d'habiter ici.

A: Qu'est-ce que ça vous procure de vivre dans un bâtiment aussi haut ?

B: L'attente pour se déplacer dans l'immeuble est un problème, car l'ascenseur est lent.

A : À quel étage êtes-vous ?

B : Au 27^e étage.

A : Pourquoi avez-vous choisi cet étage ?

B : Je n'ai pas eu le choix.

A : Pourquoi avez-vous choisi de vivre dans un immeuble ?

B : Parce qu'il y a un ascenseur. Je ne peux pas prendre les escaliers.

A : Est-ce que la hauteur d'un immeuble influence votre sentiment de sécurité et votre envie d'y vivre ?

B : Non, je me sens en sécurité. Je n'ai pas peur des incendies.

A : Pensez-vous que la vie dans un KDTM ait un impact sur la préservation des traditions vietnamiennes ?

B : Oui, cela a un impact.

A : Pourquoi ?

B : Le manque de marchés traditionnels réduit l'aspect traditionnel du quartier. Cela touche particulièrement les personnes âgées, qui ne peuvent plus se balader en centre-ville et restent limitées à TimeCity.

A : Ressentez-vous un manque par rapport aux marchés traditionnels et à la cuisine de rue ?

B : Oui, il manque des marchés traditionnels.

A : Pensez-vous qu'il soit possible de concilier modernité et préservation des traditions dans des quartiers comme les KDTM ?Pourquoi ?

B : Non. Si on développe ces quartiers, on réduit forcément le nombre de maisons traditionnelles. Le manque de marchés traditionnels réduit l'aspect traditionnel du quartier. Cela touche particulièrement les personnes âgées, qui ne peuvent plus se balader en centre-ville et restent limitées à TimeCity.

SOLANE Bleuenn, GALLIET Antoine, 2025, **Les conditions de conception d'une urbanité verticale**

Institut d'Aménagement et d'urbanisme de Lille, Université Lille 1, mémoire de fin d'étude du Master UA, spécialité Envie, Program 88p.

Mots clefs :

Verticalité, production urbaine standardisée, KDTM, Hanoi, Vietnam

Key-words :

Verticality, standardized urban production, KDTM, Hanoi, Vietnam

Résumé :

Dans un contexte de mondialisation croissante, l'urbanité verticale devient une priorité majeure, devenant le symbole du développement national. Une nouvelle façon de "faire la ville" apparaît, marquée par l'essor de quartiers de plus en plus haut, de plus en plus moderne, mais à quel prix ?

L'étude qui vous est proposée s'ancre dans le cadre de l'expansion des KDTM (*Khu Đô Thị Mới*) à Hanoi, au Vietnam et interroge la pertinence de ce modèle dans le tissu urbain local. La construction de ces nouveaux quartiers soulève des questions.

Il ne s'agit plus seulement d'empiler des logements et bureaux, mais de repenser la qualité de vie au sein de ces structures, de comprendre les usages qu'en font les habitants et leur rapport à cette verticalité.

Cette densification est-elle concertée ou subie ? Le mode de vie qu'elle impose respecte-t-il les attentes sociales et culturelles des Vietnamiens ?

Ce mémoire a pour objectif d'analyser comment cette verticalité s'intègre dans le tissu urbain, son impact sur la vie quotidienne, les perceptions des habitants et l'environnement avoisinant.

Abstract :

Against a global landscape, vertical urbanization is becoming a major priority, and a symbol of national development. A new way of "making the city" is emerging, marked by the rise of ever higher, ever more modern neighborhoods - but at what cost?

The proposed study is based on the expansion of the KDTMs (*Khu Đô Thị Mới*) in Hanoi, Vietnam, and questions the relevance of this model to the local urban fabric. The construction of these new neighborhoods raises questions.

It's not just a question of building housing and offices on top of each other, but also of rethinking the quality of life inside these structures, understanding the uses to which residents put them and their relationship to this verticality.

Is this densification concerted or imposed? Does the lifestyle it imposes respect the social and cultural expectations of the Vietnamese?

The objective of this memoir is to analyze how this verticality is integrated into the urban fabric, its impact on daily life, the perceptions of inhabitants and the surrounding environment.