



## LA GESTION DU DEVELOPPEMENT A HO CHI MINH VILLE

**M. Nguyen Trong Hoa**

*Directeur de l'Institut de Recherche pour le développement de HCMV*

Mesdames et Messieurs les participants,

J'ai le grand plaisir d'être ici avec vous pour cette conférence autour du thème : les défis du développement durable des transports dans les villes des pays en voie de développement : les bonnes solutions.

Cette conférence est présidée par le Comité populaire de HCMV et l'association internationale CODATU. A cette occasion je voudrais vous présenter mon point de vue sur la gestion du développement d'une grande ville comme HCMV.

Comme nous le savons, HCMV est la locomotive de la zone du Sud et de tout le pays. Actuellement, l'urbanisation de HCMV est très développée. La population urbaine de HCMV était de 87,7% en 1993, de 93,7% en 2000 et de 96,4%, en 2007.

Elle est aussi la capitale économique du pays. Les statistiques de 2006 montrent que HCMV compte 7,6% de la population nationale et emploie plus de 6% des actifs du pays. La ville contribue à 22% du PIB national, à environ 30% de la production industrielle, 25,1% des marchandises en vente au détail et services et 30,7% des produits exportés. Le développement de la ville est lié à son urbanisation. Au fur et à mesure de son développement, le nombre de migrants a augmenté fortement ces dernières années (200 000 / an entre 2001 et 2005). Ce phénomène engendre des problèmes et empêche le développement de la ville. Les infrastructures sont en nombre inférieure par rapport aux besoins, les deux problèmes majeurs rencontrés par la ville le démontrent bien : les embouteillages et l'eau qui stagne. De plus, les problèmes de pollution et particulièrement celle des rivières par des eaux industrielles usées, sont d'actualité.

Les problèmes de gestion urbaine de HCMV pourraient fragiliser son statut de capitale économique du Sud et du pays. Il est donc important d'avoir une étude globale urbaine sur tous les points négatifs énoncés ci-dessus, pour cela, un travail entre tous les services concernés, est indispensable pour la planification urbaine de la ville et des infrastructures de transport.

La gestion du développement de HCMV est un secteur transversal qui compte :

- la gestion foncière doit être précise, juste et efficace, pour percevoir plus d'impôts
- gérer les ressources naturelles afin de limiter la pollution des eaux et de l'environnement
- la gestion des infrastructures est essentielle dans la gestion et le développement urbains surtout pour le système d'assainissement, l'hygiène, le traitement des déchets, les communications et les transports
- la gestion de l'habitat doit permettre de dégager du foncier pour la construction de logements sociaux, en travaillant avec tous les partenaires, et pour construire des infrastructures



- la gestion des services sociaux doit assurer la santé, l'éducation, la sécurité et prévenir la pauvreté et développer la construction de centres de loisirs. Ce dernier point est peu considéré par les planificateurs financiers, à tort car il contribue au développement économique et au bien être de la population
- la gestion du développement économique doit garantir la croissance économique annuelle stable et orienter la mutation du développement économique vers une situation durable

Jusqu'à présent, ces six secteurs de la gestion urbaine n'ont pas encore été regroupés pour le développement harmonieux de la ville. Il faut les mettre ensemble pour pouvoir obtenir un travail cohérent entre tous les services et pour relever tous les problèmes de gestion du déploiement du schéma directeur de la ville.

Les transports et les déplacements sont un secteur essentiel des infrastructures de la ville car ils contribuent au développement de la ville mais il est encore peu développé. Les possibilités d'augmenter la surface de voirie sont encore limitées. Pourtant un réseau de distribution de marchandises et des services efficace, via les transports, est très important pour le développement économique urbain. Les déplacements ne sont pas exclusivement urbains mais s'étendent à toute la zone économique du Sud parce qu'ils facilitent l'approvisionnement et la production entre ces régions.

Les transports jouent un rôle important dans la construction de nouveaux logements qui vont permettre de reloger les habitants du centre ville d'HCMV, très dense.

Le système de déplacement dans le centre n'est réservé qu'à 3-4 millions d'habitants.

Ici, le développement des transports se fait toujours après l'aménagement de nouvelles zones, cela constitue une limite de l'urbanisation prévue de la ville.

Les inconvénients principaux sont la gestion de la préemption foncière réservée au développement des transports et des transports en communs publics. L'élargissement des voies ne peut répondre rapidement aux besoins de transport. Ces problèmes sont la conséquence d'un aménagement incohérent, d'une étude et d'une politique de développement de la ville non transversales comme déjà énoncé ci-dessus.

Face aux besoins d'une concertation générale pour les autorités de la ville concernant l'aménagement urbain et les potentialités économiques et sociales, et selon les exemples d'autres villes d'Asie, de la Chine et de la Corée du Sud..., l'institut de recherche pour le développement de HCMV a vu le jour après la fusion de l'Institut d'économie et celui des sciences sociales, puis avec l'Institut de la planification et de la construction. Le rôle de cet institut est d'assumer les six missions mentionnées ci-dessus dans la gestion urbaine. Selon la décision du Comité Populaire, la fonction principale de cet institut est d'étudier, de conseiller les politiques sur le développement socio-économique et urbain de la ville. L'institut joue aussi le rôle d'arbitre entre le Comité Populaire et les services sur des questions de gestion urbaine.

Dans le cadre de sa mission d'étude, l'Institut peut mobiliser lui-même des experts multi-secteurs pour étudier les stratégies de développement de la ville ; c'est le chef d'orchestre pour étudier et proposer des politiques en concertation avec d'autres services de la ville. L'institut reçoit une subvention annuelle de la ville pour mener des études qui



lui permettront de proposer des solutions aux problèmes urgents et anticiper les problèmes.

L'institut peut travailler sur commande de la ville, des services et d'autres localités du pays... Avec sa mission et ses ressources importantes, il va étudier et réaliser un schéma de développement urbain social. Grâce à cet institut, les projets d'aménagement suspendus seront débloqués. Nous espérons tous que la création de cet institut puisse répondre aux besoins d'une politique stratégique à long terme de la ville et proposer des solutions pour bien orienter le développement durable de la ville.

Mesdames et Messieurs,

Dans le contexte actuel difficile des transports dans notre ville que nous devons résoudre, nous sommes heureux de recevoir la Conférence internationale CODATU XIII sur le thème des défis du développement durable des transports dans les villes des pays en voie de développement : les bonnes solutions.

Les recommandations formulées au cours de la conférence à partir des expériences des différents pays, permettront de résoudre les difficultés de la ville liées à son développement.

Je conclus mon intervention en vous souhaitant, Mesdames et Messieurs, une bonne santé et je souhaite que cette conférence soit couronnée de succès.

Fait en 2008