

Introduction

Contexte du projet

Patrick Gubry

Après avoir réalisé plusieurs projets de recherche en coopération entre l'Institut de recherche économique de Hô Chi Minh Ville (IER) et le Centre français sur la Population et le Développement (CEPED) sur la migration rurale-urbaine depuis 1993, de nouvelles propositions sur les mobilités intra-urbaines ont été élaborées par deux collègues de l'IER, avec qui nous avons discuté des thèmes prioritaires pour la recherche et la planification urbaines et pour leur institut, qui pourraient être traités en commun, compte tenu de ce qui avait été déjà réalisé; elles ont été transmises le 5 avril 2000. Ces propositions ont été développées en commun pour devenir un programme de recherche pour chacun des deux organismes; au sein de l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD), dont le CEPED dépend, le thème des mobilités intra-urbaines est devenu celui de l'Unité de recherche 013 « Mobilités et recompositions urbaines » (2001-2004), puis « Migration, mobilités et peuplement » (2005-2008). Cette Unité de Recherche rejoint une Unité Mixte de Recherche (UMR) au sein de l'Institut d'Etude du Développement Economique et Social (IEDES), Université Paris 1, au 1^{er} janvier 2008.

Pour mener un programme de cette envergure, il était indispensable de trouver un financement extérieur, ce qui n'avait pas encore abouti au moment de la parution de l'appel à propositions du Programme de Recherche Urbaine pour le Développement (PRUD) en octobre 2001, lancé par le Groupement d'intérêt scientifique Economie mondiale, Tiers-monde, Développement (GEMDEV) et l'Institut des Sciences et des Techniques de l'équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED)¹. En revanche, le contenu du PRUD nous a incité à élaborer et à proposer un programme comparatif entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi, qui soit les deux métropoles vietnamiennes. C'est avec enthousiasme que le Centre de population de l'Université

¹ GEMDEV, ISTED, 2001, Programme de Recherche Urbaine pour le Développement 2001-2004. Appel à propositions. Paris, 23 p. + fiches annexes.

nationale d'économie de Hanoi s'est tout de suite associé au projet; nous en connaissons les chercheuses depuis de nombreuses années sans toutefois avoir eu l'occasion de réaliser un projet en commun. Au même moment, en 2001, il avait été décidé que le CEPED ne réaliserait plus d'opération de recherche en tant que telle, mais que la recherche serait dorénavant menée au sein des organismes constituants. C'est donc tout naturellement que l'IRD a pris le relais.

Le projet ayant été sélectionné par le PRUD, trois conventions spécifiques ont ensuite été signées: entre le PRUD et l'IRD, entre l'IRD et l'IER de Hô Chi Minh Ville et entre l'IRD et le Centre de population de Hanoi (devenu Institut d'études de la population et de la société, IPSS, en 2005).

Problématique générale

Hô Chi Minh Ville (HCMV, ex-Saigon) et Hanoi sont les deux plus grandes agglomérations urbaines du Viêt-nam en matière de population et de potentiel économique. Dans les années récentes, la croissance démographique a été un facteur important du développement économique de ces agglomérations. À HCMV, comme à Hanoi, l'accroissement de la population et sa mobilité, les infrastructures et les transports urbains, avec des équipements insuffisants, posent cependant des problèmes cruciaux dans le processus de développement de la ville.

Les résultats du recensement de 1999 donnent une population totale 5 037 155 habitants, dans l'ensemble de l'unité administrative de HCMV, dont 4 124 287 habitants dans la partie centrale et 912 868 habitants en périphérie. On peut estimer la population urbaine de l'ensemble à 3,7 millions d'habitants, car l'unité administrative de la ville comprend encore une vaste zone rurale, notamment dans les nouveaux arrondissements « urbains » (*quân*) périphériques, limitrophes de la partie centrale. Le taux d'accroissement naturel de la population est de l'ordre de 1,35 %, dont 1,29 % au centre et 1,45 % en périphérie. Les résultats montrent aussi les changements dans la répartition spatiale de la population. Le taux d'accroissement de la population des arrondissements centraux varie faiblement et parfois dans le sens de la baisse, tandis que celui des arrondissements périphériques (Go Vấp, Tân Bình, Thu Duc, 7^e et 12^e arrondissements...) s'accroît fortement. Ce sont notamment des conséquences de l'augmentation du prix du foncier au centre-ville, des récents programmes de relogement en périphérie des habitants installés sur des terrains publics au centre-ville, du remplacement du bâti existant au centre par des constructions modernes moins denses et de l'installation de nouveaux migrants en périphérie.

La situation est moins complexe à Hanoi, où les arrondissements « urbains » (*quân*) peuvent être considérés comme n'ayant plus guère de population rurale à ce moment. Au recensement de 1999, la population urbaine de l'agglomération est ainsi estimée à 1,5 millions d'habitants, dont 1,4 vivent dans un arrondissement « urbain »

et 0,1 million dans un arrondissement « rural » (*huyên*). Là encore on observe une forte densification des arrondissements périphériques durant les années récentes, mais avec une métropolisation moins forte.

Cette évolution et les politiques mises en œuvre modifient l'espace de vie des habitants en terme d'environnement (dans le sens d'une amélioration) et tendent à augmenter les distances à parcourir dans la vie quotidienne (ce qui correspond à une détérioration). Ces mobilités intra-urbaines (celles qui se produisent à l'intérieur de l'unité administrative des deux villes) comprennent d'une part des migrations intra-urbaines (changement de résidence à l'intérieur de l'unité administrative), d'autre part des mobilités temporaires, dont les mouvements pendulaires. Elles tendent à accentuer l'insuffisance des infrastructures urbaines et des transports dans la mesure où elles densifient les zones périphériques, qui sont déjà les moins bien loties. En effet, les infrastructures urbaines de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi sont non seulement largement obsolètes (ce qui a été maintes fois souligné), mais également inégalement réparties sur le plan géographique et par la force des choses souvent inexistantes dans la zone périphérique récemment urbanisée.

Les modalités de ces mobilités internes, l'évolution des besoins quotidiens des populations en fonction de la modification de leur espace de vie, dans un contexte prévisible de forte croissance urbaine et de métropolisation accrue, sont donc des problèmes importants à étudier et à prendre en compte dans la planification urbaine.

Il a semblé opportun pour cette recherche de comparer les deux plus grandes agglomérations du Viêt-nam qui, dans un contexte national commun, ont une taille et un niveau de métropolisation différents et connaissent des problèmes spécifiques malgré d'incontestables points communs.

Etat des connaissances sur le sujet

Les mobilités internes à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi n'ont pas encore été directement étudiées en tant que telles sous leurs divers aspects. En revanche, un très grand nombre d'études ont été faites sur l'urbanisation, les transports urbains et l'environnement urbain. Nous ne citerons que quelques unes d'entre elles, parmi les plus récentes.

À Hô Chi Minh Ville, on citera plus particulièrement une recherche pluridisciplinaire très documentée sur l'eau et l'habitat précaire sur fond de « métropolisation, crise écologique et développement durable » (Bassand & al., 2000). La métropole est par essence un « milieu prédateur » et une « faiseuse de pauvres ». L'eau et l'habitat précaire sont les problèmes les plus aigus qui se posent à ces pauvres. Les solutions passent par une participation de la population à toute planification, ce qui ne doit pas empêcher de mettre à niveau les infrastructures globales, par trop obsolètes.

Une étude de synthèse sur les transports urbains a été récemment publiée, qui prend des points de comparaison avec plusieurs métropoles de pays développés (Nguyen Van Tai, 1999). Le système de transports urbain apparaît de moins en moins corrélé avec la demande par suite de l'accroissement démographique et de l'extension spatiale. Des solutions sont proposées, compte tenu de l'expérience des pays étrangers.

Un projet de recherche financé par le PNUD a permis de faire le bilan des migrations vers Hô Chi Minh Ville en 1996 (Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City, 1997). Les résultats montrent la vacuité des politiques de restriction de la migration et suggèrent plutôt que ces déplacements de population soient pris en compte et régulés à travers la politique de développement.

Un travail de recherche original vient d'être fait sur la migration rurale-urbaine vers Hô Chi Minh Ville avec un suivi des migrants (Gubry, Vu Thi Hồng & Lê Van Thanh, 2002). Son enseignement principal est que la migration rurale-urbaine va selon toute probabilité s'accroître dans les années à venir et sur une longue période compte tenu de la libéralisation de l'économie, de l'affaiblissement du contrôle de la résidence, du maintien d'une forte proportion de la population en milieu rural et des opinions très positives vis à vis de la migration, tant des migrants eux-mêmes que de leur famille restée au village.

À Hanoi, les migrations vers la ville ont été également étudiées dans le projet du PNUD en 1996 (Centre for Population and Human Resources Studies, 1997). Ces données sont comparatives avec celles de Hô Chi Minh Ville.

Le Ministère de la construction a réalisé une enquête sur l'environnement urbain à Hanoi en 1994 dans le cadre d'un projet du FNUAP (National Institute for Urban and Rural Planning & al., 1996). La population y apparaît très préoccupée de son environnement et consciente de sa détérioration.

L'étude de l'urbanisation à Hanoi a été plutôt faite par l'approche architecturale et les travaux français sont à la première place dans ce domaine. Dans le domaine géographique, une recherche détaillée dans le cadre d'un programme du CNRS a été réalisée sur la péri-urbanisation (VTGEO & al., 2002). Il s'agit de l'étude des mutations socio-économiques dans les zones périphériques et de l'intégration progressive des villages péri-urbains dans la zone urbaine par le processus de métropolisation.

Force est de constater que les différentes enquêtes disponibles présentent une lacune importante dans l'étude des mobilités intra-urbaines et de la modification de la répartition spatiale de la population. Ces deux types de phénomènes doivent être mis en regard avec la répartition des infrastructures et la disponibilité en transports publics.

Au niveau international, les recherches sur les mobilités intra-urbaines ont été rares également. Un ouvrage de synthèse récent par exemple, d'un bon niveau scientifique (National Research Council & al., 2003), traite de la plupart des aspects de

l'urbanisation dans le monde en développement vus sous l'angle de la population (localisation, transition urbaine, dynamique de population, diversité et niveaux de vie, fécondité, santé et mortalité, économie urbaine, gouvernance, perspectives); s'il traite de la migration vers la ville, il omet totalement les mobilités intra-urbaines.

Nous avons cependant identifié deux opérations récentes relevant spécifiquement de ce domaine:

- Une recherche sur les villes de Bamako (Mali) et d'Ouagadougou (Burkina Faso), menée par le laboratoire d'économie des transports de Lyon, a été résolument centrée sur les mobilités intra-urbaines (Clément, 1995). L'auteur y étudie d'abord l'insertion urbaine, puis les mobilités intra-urbaines en comparant les non-migrants et les migrants. De nombreux éléments sont utiles pour notre propos: mobilités quotidiennes, moyens de locomotion, accessibilité, etc. On regrettera que les deux villes étudiées n'aient pas été systématiquement comparées entre elles.
- Une enquête nationale sur la mobilité des ménages a été réalisée en Belgique en 1998-1999 (Belgique, 2001). Cette enquête, menée par sondage, recoupe nos préoccupations et donne des résultats très détaillés sur les véhicules détenus par les ménages, les types de déplacements, l'utilisation des transports publics, etc. et centre l'analyse sur les activités.

Un projet de recherche spécifique s'est donc imposé et le niveau inégal de la métropolisation induite par les deux métropoles vietnamiennes rend la comparaison particulièrement riche.

Objectifs du projet

Les objectifs suivants ont été définis:

Objectif général:

- Etudier les mobilités intra-urbaines des populations afin d'aider à la résolution des problèmes d'infrastructures et de transports urbains.

Objectifs particuliers:

- Étudier la modification de l'espace de vie provoquée par le changement de résidence à l'intérieur de l'unité administrative de HCMV.
- Etudier les changements des diverses formes de mobilités générés par ces migrations internes.
- Etudier les modifications des conditions de vie et de l'environnement urbain générées par les migrations intra-urbaines (changement de résidence à l'intérieur de la limite administrative de HCMV).
- Etudier les modifications des déplacements pendulaires des populations de leur lieu de résidence à leur lieu de travail et à l'école (distance, durée, moment).
- Etudier les modifications des déplacements temporaires en direction des marchés, des formations sanitaires et des lieux de loisirs.

- Etudier les moyens de transport utilisés dans ces déplacements et les difficultés rencontrées.
- Etudier les politiques de répartition spatiale de la population, d'urbanisme et d'environnement urbain pour répondre aux nouveaux problèmes posés et faire des propositions à l'intention des Pouvoirs publics dans ces domaines.
- Comparaisons internationales dans le cadre des différents programmes de recherche de l'UR « Mobilités et recompositions urbaines » de l'IRD.

Il va sans dire que cet ouvrage ne répond qu'à une partie de ces objectifs, de nombreuses publications scientifiques pouvant ultérieurement valoriser les données recueillies².

Hypothèses de travail

Les hypothèses suivantes ont été formulées:

- L'urbanisation va s'accroître de manière importante au Viêt-nam et sur une longue période à la suite de la libéralisation de l'économie (qui entraîne un accroissement des disparités rurales-urbaines), de l'affaiblissement du contrôle résidentiel et de la proportion élevée de la population résidant encore en zone rurale.
- L'urbanisation entraîne une métropolisation accrue qui se traduit notamment par une forte densification des zones périphériques des villes, à la fois par un déplacement des habitants du centre vers la périphérie, une immigration vers les zones périphériques et un accroissement naturel plus élevé au sein de la population des zones périphériques.
- L'espace de vie des habitants des zones périphériques est sensiblement plus étendu que celui des habitants des zones centrales; partant, un glissement de la population du centre-ville vers la périphérie entraîne un agrandissement de son espace de vie provoqué par une densité plus faible des infrastructures en périphérie.
- L'agrandissement de l'espace de vie des habitants implique le recours plus fréquent et sur une durée plus longue aux transports urbains; il stigmatise l'insuffisance des transports publics aussi bien à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi.

Plan de l'ouvrage

L'ouvrage comporte sept chapitres:

- Le chapitre 1 décrit la méthodologie mise en œuvre, qui comprend l'analyse du recensement de 1999 pour l'étude des migrations et la réalisation d'une enquête spécifique par sondage auprès des ménages pour l'étude des mobilités temporaires et des mouvements pendulaires.

² Les autres publications les plus importantes parues à ce jour sur le projet figurent en bibliographie finale.

- Le chapitre 2 décrit les principaux enseignements tirés du recensement de 1999 (le dernier en date) en ce qui concerne les migrations intra-urbaines (changements de résidence).
 - Le chapitre 3 analyse la composition des ménages de l'échantillon de l'enquête et la structure de la population.
 - Le chapitre 4 compare la situation des ménages non migrants et des ménages migrants en ce qui concerne notamment l'habitat, le niveau de vie et le changement de résidence lié à l'activité professionnelle.
 - Le chapitre 5 analyse les motifs de sortie du domicile et les déplacements temporaires pour aller au travail, accompagner les enfants à l'école, faire ses courses ou pour les loisirs.
 - Le chapitre 6 analyse les opinions portant sur les déplacements et cherche à dégager les problèmes rencontrés par la population.
 - Enfin, le chapitre 7 s'interroge sur les projets futurs en matière de changement de résidence tels que décrits par les intéressés.
-

Références

- Bassand Michel, Thai Thi Ngoc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Dir.), 2000, Métropolisation, crise écologique et développement durable. L'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh Ville, Vietnam. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 p. (Science, Technique, Société).
- Belgique, 2001, Enquête nationale sur la mobilité des ménages. Réalisation et résultats. Synthèse du rapport final. 10 p.
[http://www.belspo.be/belspo/homo/pub/pub-ostc/mobil/rapp18syn_fr.pdf]
- Clément Cécile, 1995, Migrants et mobilité quotidienne en Afrique de l'Ouest. Cas de Bamako et de Ouagadougou. Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon II, CNRS, 193 p.
- Gubry Patrick, Vu Thi Hồng, Lê Van Thanh (Dir.), 2002, Les chemins vers la ville. La migration vers Hồ Chí Minh Ville à partir d'une zone du delta du Mékong. Paris: Karthala, CEPED, 343 p. (Hommes et Sociétés).
Nouv. réf.: Vũ Thị Hồng, Gubry Patrick, Lê Văn Thành (Chủ biên), 2003, Những con đường về thành phố. Di dân đến thành phố Hồ Chí Minh từ một vùng đồng bằng sông Cửu Long. Thành Phố Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED), Nhà xuất bản TP. Hồ Chí Minh, 389 tr.
- National Research Council, Montgomery Mark R., Stren Richard, Cohen Barney, Reed Holly E. (Eds), 2003, Cities transformed. Demographic change and its implications in the developing world. Washington D.C.: The National Academies Press, xx-529 p.
- Nguyễn Văn Tài, 1999, Vấn đề tổ chức, phát triển giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Nhà Xuất Bản Trẻ, 236 tr.
[*Nguyễn Văn Tài, 1999, Organisation et développement du transport urbain à Hồ Chí Minh Ville. HCMV: Editions de la Jeunesse, 236 p.*]
- Trung Tâm Nghiên cứu Dân số và Nguồn Lao Động, 1997, Báo cáo điều tra di dân tự do vào Hà Nội. Hà Nội, 110 tr. (Dự án VIE/95/004).
Nouv. réf.: Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix. (Project VIE/95/004).
- Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1997, Báo cáo kết quả điều tra di dân tự do vào thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh, 114-25 tr. (Dự án VIE/95/004).

Nouv. réf.: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City, 1997, Survey of spontaneous migration to Ho Chi Minh City. HCMC, 126 p. (Project VIE/95/004).

Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn (Chủ biên), Đặng Xuân Đường, dưới sự hướng dẫn của Tô Thị Minh Thông, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Dân số và môi trường ở đô thị Thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, 110 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Nouv. réf.: National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP) (Ed.), Dang Xuan Duong, under the dir. of To Thi Minh Thong, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Population and urban living environment in Hanoi city. Hanoi: The National Political Publishing House, 77 p. (VIE/93/P02 project).

VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Trường Đại Học Bordeaux III, Rossi Georges, Phạm Văn Cự (Chủ biên), với sự tham gia của Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002, Đô thị hóa thành phố Hà Nội. Atlas thông tin địa lý thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Bản đồ, 379 tr.

Nouv. réf.: VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Université de Bordeaux III, Rossi Georges, Pham Van Cu (Dir.), assistés de Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002, Péri-urbanisation dans la province de Hanoi. Atlas infographique de la province de Hanoi. Hanoi: Editions de la cartographie, 379 p.

Giới Thiệu

Bối cảnh của dự án

Patrick Gubry

Từ năm 1993, Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh (VKT) đã hợp tác với Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED) để thực hiện nhiều dự án nghiên cứu về di dân từ nông thôn ra thành thị. Sau khi hoàn thành các nghiên cứu này, hai thành viên của VKT thảo luận với chúng tôi về các đề tài ưu tiên trong nghiên cứu và trong công tác quy hoạch đô thị cũng như trong hoạt động của VKT, từ đó đề xuất nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị. Đề xuất được đệ trình ngày 5 tháng 4 năm 2000. Đề xuất này được chúng tôi phát triển thành một chương trình nghiên cứu cho hai cơ quan. Chủ đề nghiên cứu về «Di chuyển và quy hoạch đô thị» được giao cho đơn vị nghiên cứu số 013, thuộc Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), cơ quan chủ quản của CEPED (2001-2004). Sau đó đơn vị này đổi tên thành «Di chuyển, di dân và dân số» (2005-2008). Đến tháng Giêng năm 2008, nó sẽ trở thành đơn vị nghiên cứu tổng hợp (UMR) trong Viện Nghiên cứu về Phát triển Kinh tế và Xã hội (IEDES), trường Đại học Paris 1.

Để thực hiện một chương trình có tầm cỡ như vậy cần phải tìm nguồn tài trợ từ bên ngoài. Điều này chưa thực hiện được vào thời điểm khi Chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển (PRUD) kêu gọi gửi đề xuất nghiên cứu vào tháng 10 năm 2001. Mặc dù chương trình nghiên cứu này do Tổ chức khoa học Kinh tế Thế giới, Thế giới thứ ba, phát triển (DEV (Groupement d'intérêt scientifique Economie mondiale, TVKTS-monde, Développement) cùng Viện Khoa học và Kỹ thuật môi trường vì sự phát triển (ISTED)¹ khởi xướng nhưng nội dung hoạt động của PRUD đã thúc đẩy chúng tôi đề ra chương trình nghiên cứu so sánh Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, hai đô thị lớn của Việt Nam. Trung tâm Dân số của Trường Đại học Kinh tế Quốc dân rất quan tâm đến chương trình này và quyết định tham gia ngay. Dù đã quen biết các nhà nghiên cứu nữ của Trung tâm Dân số từ nhiều năm nay, nhưng chúng tôi chưa từng có cơ hội cùng thực hiện chung một dự án. Cùng thời điểm, trong năm 2001, một quyết định khác được đưa ra, đó là CEPED sẽ không tiếp tục thực hiện việc nghiên cứu mà

¹ GEMDEV, ISTD, 2001, Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự phát triển 2001-2004. Đề xuất. Paris, 23 tr + phụ lục.

sẽ giao về các cơ quan trực thuộc IRD. Vì lẽ đó nên IRD chính thức tham gia vào chương trình nghiên cứu này.

Sau khi PRUD chấp thuận dự án, ba văn bản thoả thuận đã được ký kết giữa PRUD và IRD, giữa IRD và VKT và giữa IRD và Trung tâm Dân số Hà Nội (đã trở thành Viện Dân số và các vấn đề xã hội (IPSS) năm 2005).

Đặt vấn đề

Thành phố Hồ Chí Minh (Sài Gòn trước đây) và Hà Nội là hai đô thị lớn nhất Việt Nam, xét trên khía cạnh dân số và tiềm năng kinh tế. Trong những năm gần đây, gia tăng dân số là một yếu tố quan trọng trong sự phát triển kinh tế của hai thành phố này. Tuy nhiên, ở TP. Hồ Chí Minh cũng như ở Hà Nội, gia tăng dân số, việc đi lại của dân cư cùng với sự yếu kém của cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị đã và đang đặt ra nhiều vấn đề bức xúc trong quá trình phát triển.

Theo số liệu của cuộc Tổng điều tra dân số năm 1999, dân số của TP. Hồ Chí Minh là 5.037.155 người, trong đó 4.124.287 người ở nội thành và 912.868 người ở ngoại thành. Theo ước tính, dân cư đô thị của TP. Hồ Chí Minh khoảng 3,7 triệu người vì địa phận thành phố bao gồm một vùng nông thôn rộng lớn, đặc biệt ở các quận mới và quận ven giáp với khu vực trung tâm. Tỷ lệ gia tăng dân số tự nhiên trên toàn thành phố khoảng 1,35%, ở khu vực trung tâm tỷ lệ này là 1,29% còn ở các quận ven là 1,45%. Ngoài ra, kết quả cuộc điều tra cũng cho thấy có sự thay đổi trong việc phân bố dân cư trên địa bàn thành phố. Ở các quận trung tâm, tỷ lệ tăng dân số tương đối thấp, đôi khi có xu hướng giảm. Trong khi đó, ở các quận ven đô (Gò Vấp, Tân Bình, Thủ Đức, Quận 7, Quận 12...) dân số tăng rất nhanh. Nguyên nhân do giá đất tăng cao ở khu vực trung tâm, do các chương trình tái định cư các hộ sinh sống trên đất công thuộc trung tâm thành phố ra quận ven đô, do việc thay thế các công trình cũ bằng các công trình mới với mật độ thấp hơn và do việc di dân vào vùng ven.

Ở Hà Nội, tại thời điểm này, tình hình đỡ phức tạp hơn. Các quận nội thành gần như không còn dân làm nông nghiệp. Theo kết quả Tổng điều tra dân số năm 1999, dân số của Hà Nội là 1,5 triệu người trong đó 1,4 triệu người sinh sống ở các quận nội thành và 0,1 triệu người ở các huyện ngoại thành. Ở đây, ta cũng nhận thấy tỷ lệ tăng dân số ở các quận ven đô rất cao trong những năm gần đây nhưng tốc độ đô thị hóa lại chậm hơn so với TP. Hồ Chí Minh.

Những biến đổi kể trên cùng với các chính sách đã và đang áp dụng tại hai thành phố đã làm thay đổi không gian sống của người dân xét trên bình diện môi trường (theo hướng cải thiện) và có xu hướng làm gia tăng khoảng cách di chuyển hàng ngày (theo chiều hướng xấu đi). Vấn đề di chuyển nội thị (những di chuyển diễn ra bên trong hai thành phố) bao gồm chuyển cư trong nội thị (thay đổi nơi cư trú) và đi lại hàng ngày. Việc đi lại với mật độ ngày càng cao ở vùng ven gây áp lực ngày càng nặng lên cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị vốn đã đặc biệt yếu kém ở khu vực này. Thật vậy, cơ sở hạ tầng đô thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội không những yếu kém,

lạc hậu (điều này đã được đề cập nhiều lần) mà còn phân bố không đồng đều và vì vậy ở các khu vực mới đô thị hoá, thiếu cơ sở hạ tầng là điều không tránh khỏi.

Trong tình hình đô thị hoá mạnh mẽ và ngày càng tăng, phương thức di chuyển trong nội thị, sự thay đổi trong nhu cầu hàng ngày của người dân, do không gian sống của họ bị thay đổi, là những vấn đề quan trọng cần phải nghiên cứu và lưu ý trong công tác quy hoạch đô thị.

So sánh hai đô thị lớn nhất Việt Nam, trong tình hình chung của cả nước, là việc làm rất đúng lúc vì mặc dù có rất nhiều điểm chung nhưng TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có quy mô và mức độ đô thị hoá khác nhau và mỗi thành phố đều có những đặc thù riêng.

Tổng quan về các nghiên cứu có liên quan đến chủ đề này

Vấn đề di chuyển nội thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội chưa được nghiên cứu trực tiếp dưới nhiều góc độ khác nhau. Trái lại, rất nhiều nghiên cứu về đô thị hoá, về giao thông đô thị và về môi trường đô thị đã được thực hiện. Ở đây, chúng tôi chỉ xin điểm qua những nghiên cứu gần đây nhất.

Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi đặc biệt muốn đề cập đến một nghiên cứu đa ngành, sâu, rộng về nước và nhà ở tạm bợ với chủ đề «Đại đô thị hoá, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững» (Bassand & al., 2000). Xét về bản chất thì đô thị là nơi «mạnh được yếu thua» và là nơi «tạo ra người nghèo». Nước và nhà ở là những vấn đề bức xúc nhất đối với người nghèo đô thị. Để giải được bài toán này cần có sự tham gia của người dân vào công tác quy hoạch đồng thời phải tiến hành cải tạo cơ sở hạ tầng.

Gần đây, một nghiên cứu tổng hợp về giao thông đô thị có so sánh với nhiều thành phố ở các nước phát triển đã được công bố (Nguyễn Văn Tài, 1999). Theo kết quả nghiên cứu, hệ thống giao thông đô thị ngày càng không đáp ứng được nhu cầu của người dân do việc gia tăng dân số và sự mở rộng về không gian của thành phố. Nhiều giải pháp đã được đề xuất dựa trên kinh nghiệm của các nước.

Một dự án nghiên cứu do UNDP tài trợ đã tổng kết tình hình di dân về TP. Hồ Chí Minh năm 1996. Nghiên cứu đã chỉ ra những điểm khiếm khuyết trong chính sách hạn chế di dân và đề nghị các ngành, các cấp phải quan tâm điều tiết các luồng di dân trong chính sách phát triển của mình.

Một công trình nghiên cứu độc đáo về di dân từ nông thôn lên TP. Hồ Chí Minh được thực hiện, trong đó các nhà nghiên cứu đã theo dõi cuộc sống của những người di cư sau khi di chuyển (Gubry, Vũ Thị Hồng & Lê Văn Thành, 2002). Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng: di dân từ nông thôn lên thành thị rất có thể sẽ tiếp tục gia tăng trong những năm tới và trong một thời gian dài sau này. Nguyên nhân là do đổi mới kinh tế,

sự nở rộ trong công tác quản lý hộ khẩu và do số người sống ở nông thôn vẫn còn đông. Thêm vào đó, cả người di chuyển lẫn gia đình của họ ở quê đều cho rằng lên thành phố là điều rất tốt.

Tại Hà Nội, vấn đề di dân lên thành phố cũng đã được nghiên cứu trong một dự án của UNDP năm 1996 (Trung tâm nghiên cứu dân số và nguồn lao động, 1997). Những dữ liệu này có thể được đối chiếu với dữ liệu tại TP. Hồ Chí Minh.

Bộ Xây dựng cũng đã thực hiện một cuộc điều tra về môi trường đô thị tại Hà Nội vào năm 1994 trong khuôn khổ một dự án của FNUAP (Viện nghiên cứu đô thị và quy hoạch nông thôn & al., 1996). Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng: người dân rất quan tâm đến vấn đề môi trường và ý thức rất rõ về sự xuống cấp của môi trường đô thị hiện nay.

Nghiên cứu về đô thị hoá tại Hà Nội được thực hiện theo chiều hướng hơi thiên về khía cạnh kiến trúc. Trong lĩnh vực này những nghiên cứu của Pháp chiếm ưu thế. Trong lĩnh vực địa lý, một nghiên cứu chi tiết về đô thị hoá vùng ven đã được thực hiện trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của CNRS (VTGEO & al., 2002). Nghiên cứu này tập trung tìm hiểu những biến đổi kinh tế - xã hội ở khu vực ven đô và tiến trình hội nhập của các làng ven đô vào vùng đô thị dưới tác động của đô thị hoá.

Cần thấy rằng các công trình nghiên cứu hiện có đều ít đề cập đến vấn đề di chuyển nội thị và những thay đổi trong việc phân bố không gian sống của người dân. Hai hiện tượng này cần phải được nghiên cứu trong mối quan hệ với việc phân bố cơ sở hạ tầng và năng lực của mạng lưới vận tải công cộng.

Trên thế giới, các nghiên cứu về di chuyển nội thị cũng còn ít. Gần đây, một công trình tổng hợp có giá trị khoa học cao (National Research Council & al., 2003) đã nghiên cứu nhiều khía cạnh của vấn đề đô thị hoá ở các nước đang phát triển dưới góc độ dân số (nơi ở, quá trình chuyển tiếp đô thị, nghiên cứu sự biến đổi của cơ cấu dân số, sự đa dạng của dân số, mức sống của người dân, tỷ lệ sinh, tỷ lệ chết, các vấn đề về sức khoẻ, kinh tế đô thị, quản lý điều hành, dự báo). Nếu di dân nông thôn - đô thị được đề cập đến trong nghiên cứu này thì vấn đề di chuyển nội thị lại chưa được xem xét.

Tuy nhiên, mới đây chúng tôi ghi nhận được hai nghiên cứu đặc biệt liên quan đến vấn đề này :

- Một nghiên cứu do Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông Lyon tiến hành tại thành phố Bamako (Mali) và thành phố Ouagadougou (Burkina Faso) đã tập trung phân tích vấn đề di chuyển nội thị (Clément, 1995). Đầu tiên, các tác giả nghiên cứu quá trình hội nhập đô thị, sau đó nghiên cứu vấn đề đi lại trong thành phố bằng cách so sánh những người không di chuyển với người di chuyển. Trong nghiên cứu này có nhiều thông tin rất hữu ích đối với chúng tôi như: việc đi lại hàng ngày, phương tiện đi lại, khả năng tiếp cận các địa điểm...v.v..Chỉ tiếc một điều

là việc so sánh một cách có hệ thống kết quả nghiên cứu giữa hai thành phố nói trên đã không được thực hiện.

- Một cuộc điều tra quốc gia về việc đi lại của các hộ gia đình đã được thực hiện ở Bỉ vào năm 1998-1999 (Bi, 2001). Bằng phương pháp phỏng vấn, cuộc điều tra đã thu được thông tin chi tiết về số lượng các loại phương tiện đi lại của mỗi hộ gia đình, các loại hình di chuyển, việc sử dụng phương tiện vận tải công cộng, v.v... Ngoài ra, các tác giả còn tập trung phân tích các hoạt động của người dân.

Tóm lại, một dự án nghiên cứu đặc biệt về vấn đề di chuyển trong nội thị là rất cần thiết. Mức độ đô thị hoá khác nhau ở hai thành phố của Việt Nam sẽ làm cho kết quả của việc so sánh trở nên rất thú vị.

Mục tiêu của dự án

Dự án tập trung vào các mục tiêu sau đây:

Mục tiêu chung

Nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị của người dân nhằm giải quyết các vấn đề về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị.

Mục tiêu cụ thể

- Nghiên cứu những biến đổi về không gian sống do việc chuyển cư (sự thay đổi nơi cư trú) trong nội bộ đơn vị hành chính gây ra.
- Nghiên cứu sự thay đổi phương thức đi lại do việc chuyển cư gây ra.
- Nghiên cứu những thay đổi về điều kiện sống và môi trường đô thị do việc chuyển cư gây ra (thay đổi nơi ở trong nội bộ thành phố).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày của dân cư từ nơi cư trú đến nơi làm việc và trường học (khoảng cách, thời gian, thời điểm).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày như đi chợ, đến các cơ sở y tế và các điểm vui chơi giải trí.
- Nghiên cứu các phương tiện được sử dụng trong các hoạt động đi lại này và những khó khăn mà người dân gặp phải.
- Nghiên cứu các chính sách phân bố dân cư, quy hoạch đô thị và môi trường đô thị nhằm giải quyết những vấn đề mới nảy sinh và đề xuất các giải pháp đối với các cơ quan có thẩm quyền trong lĩnh vực này.
- So sánh với các nước khác trên thế giới trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của bộ phận nghiên cứu «Di chuyển và quy hoạch đô thị» trực thuộc IRD.

Đĩ nhiên trong khuôn khổ cuốn sách này chúng tôi chỉ trình bày được một phần các mục tiêu kể trên nhưng sau này, các công trình nghiên cứu khác có thể khai thác những dữ liệu mà chúng tôi đã thu thập được².

² Những công trình đã được công bố quan trọng nhất gần đây sẽ được đưa vào danh mục tài liệu tham khảo chung.

Giả thuyết nghiên cứu

Sau đây là những giả thuyết nghiên cứu của chúng tôi:

- Đô thị hoá sẽ tiếp tục gia tăng mạnh mẽ ở Việt Nam trong một thời gian dài do tự do hoá kinh tế (dẫn đến gia tăng khoảng cách giữa nông thôn và thành thị), do sự nới lỏng trong công tác quản lý hộ khẩu và do tỷ lệ dân số sống ở khu vực nông thôn vẫn còn cao.
- Đô thị hoá sẽ dẫn đến siêu đô thị hoá mạnh mẽ. Điều này đặc biệt thể hiện rõ ở việc tập trung dân số ngày càng cao ở vùng ven đô do quá trình chuyển cư từ khu trung tâm ra vùng ven, do di dân từ nông thôn đến vùng ven của thành phố và do sự gia tăng dân số tự nhiên ở khu vực này.
- Không gian sống của người dân ở vùng ven rộng hơn nhiều so với không gian sống của người dân ở khu vực trung tâm. Do đó, việc di chuyển của một bộ phận dân cư ở khu vực trung tâm ra vùng ven làm tăng không gian sống của họ vì ở khu vực này mật độ cơ sở hạ tầng thấp hơn.
- Không gian sống mở rộng nên người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng nhiều hơn và với thời gian di chuyển dài hơn. Điều này càng gây sức ép đối với hệ thống giao thông công cộng vốn không chỉ thiếu mà còn yếu ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Kết cấu sách

Cuốn sách bao gồm 7 chương:

- Chương 1 mô tả phương pháp nghiên cứu được sử dụng. Để nghiên cứu quá trình di dân chúng tôi tiến hành phân tích kết quả Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999. Để nghiên cứu hoạt động đi lại hàng ngày của người dân, chúng tôi đã thực hiện một cuộc điều tra chuyên biệt dưới dạng thăm dò phỏng vấn các hộ gia đình.
- Chương 2 trình bày những thông tin chính về di chuyển nội thị trên cơ sở số liệu của cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999 (thay đổi nơi ở).
- Chương 3 phân tích thành phần các hộ gia đình trả lời phỏng vấn và cơ cấu dân số.
- Chương 4 so sánh các hộ di chuyển với các hộ không di chuyển về nhà ở, mức sống và việc thay đổi hoạt động nghề nghiệp do thay đổi nơi cư trú.
- Chương 5 phân tích lý do rời khỏi nhà và việc đi lại hàng ngày như đi làm, đưa con đi học, đi mua sắm, đi chợ hay đi chơi.
- Chương 6 phân tích ý kiến về việc đi lại và các vấn đề người dân đang gặp phải.
- Cuối cùng, chương 7 phân tích dự định tương lai của những người có ý định di chuyển nơi cư trú trong thời gian sắp tới.

Tài liệu tham khảo

Bassand Michel, Thai Thi Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Dir.), 2000, Métropolisation, crise écologique et développement durable. L'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh Ville, Vietnam. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, XII-296 p. (Science, Technique, Société).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Chủ biên), 2000, Đại đô thị hoá, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững. Nước và nhà ở tạm bợ tại thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Nhà xuất bản Đại học bách khoa và Đại học Romandes, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật, Xã hội).]

Belgique, 2001, Enquête nationale sur la mobilité des ménages. Réalisation et résultats. Synthèse du rapport final. 10 p.

[Bi, 2001, Điều tra quốc gia về đi lại của các hộ gia đình. Thực hiện và kết quả thu được. Báo cáo tổng hợp cuối cùng. 10 tr.]

[http://www.belspo.be/belspo/homo/pub/pub-ostc/mobil/rapp18syn_fr.pdf]

Clément Cécile, 1995, Migrants et mobilité quotidienne en Afrique de l'Ouest. Cas de Bamako et de Ouagadougou. Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon II, CNRS, 193 p.

[Clément Cécile, 1995, Di dân và đi lại hàng ngày của người dân ở Tây Phi. Trường hợp thành phố Bamako và thành phố Ouagadougou. Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông, Đại học Lyon II, CNRS, 193 tr.]

Gubry Patrick, Vu Thi Hồng, Lê Van Thanh (Dir.), 2002, Les chemins vers la ville. La migration vers Hồ Chí Minh Ville à partir d'une zone du delta du Mékong. Paris : Karthala, CEPED, 343 p. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới : Vũ Thị Hồng, Gubry Patrick, Lê Văn Thành (Chủ biên), 2003, Những con đường về thành phố. Di dân đến thành phố Hồ Chí Minh từ một vùng đồng bằng sông Cửu Long. Thành phố Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED), Nhà xuất bản TP. Hồ Chí Minh, 389 tr.

National Research Council, Montgomery Mark R., Stren Richard, Cohen Barney, Reed Holly E. (Eds), 2003, Cities transformed. Demographic change and its implications in the developing world. Washington D.C.: The National Academies Press, xx-529 p.

Nguyễn Văn Tài, 1999, Vấn đề tổ chức, phát triển giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản Trẻ, 236 tr.

Trung tâm Nghiên cứu Dân số và Nguồn lao động, 1997, Báo cáo điều tra di dân tự do vào Hà Nội. Hà Nội, 110 tr. (Dự án VIE/95/004).

Tài liệu mới: Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix. (Project VIE/95/004).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1997, Báo cáo kết quả điều tra di dân tự do vào thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh, 114-25 tr. (Dự án VIE/95/004).

Tài liệu mới: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City, 1997, Survey of spontaneous migration to Ho Chi Minh City. HCMC, 126 p. (Project VIE/95/004).

Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn (Chủ biên), Đặng Xuân Đường, dưới sự hướng dẫn của Tô Thị Minh Thông, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Dân số và môi trường ở đô thị thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, 110 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Tài liệu mới: National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP) (Ed.), Dang Xuan Duong, under the dir. of To Thi Minh Thong, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Population and urban living environment in Hanoi city. Hanoi: The National Political Publishing House, 77 p. (VIE/93/P02 project).

VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Trường Đại học Bordeaux III, Rossi Georges, Phạm Văn Cự (Chủ biên), với sự tham gia của Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002, Đô thị hóa thành phố Hà Nội. Atlas thông tin địa lý thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Bản Đồ, 379 tr.

Tài liệu mới: VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Université de Bordeaux III, Rossi Georges, Pham Van Cu (Dir.), assistés de Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002, Péri-urbanisation dans la province de Hanoi. Atlas infographique de la province de Hanoi. Hanoi : Editions de la cartographie, 379 p.