Les déplacements temporaires

Patrick Gubry Nguyên Quôc Huy Pham Thi Thanh Hiên

En dehors de la migration, qui représente un changement de résidence, les mobilités de la population sont constituées par des déplacements temporaires. Nous n'aborderons ici que ceux qui sont généralement d'une durée inférieure à la journée: mouvements pendulaires pour aller au travail, amener les enfants à l'école, assister à une formation complémentaire, mais aussi mouvements à périodicité plus aléatoire pour faire ses courses ou occuper ses loisirs.

Il est intéressant d'avoir une vue d'ensemble des déplacements temporaires afin de cerner les types de déplacements à Hô Chi Minh Ville et Hanoi et leur répartition selon le jour de la semaine.

Les types de déplacements

L'analyse des déplacements temporaires, incluant les mouvements pendulaires, a été introduite par une question générale destinée à appréhender les types de déplacements: « Pour quelles raisons êtes-vous sorti de chez vous durant la journée d'hier? ». Les réponses pouvaient être multiples. Cette partie porte sur la population âgée de 13 ans ou plus, soit 12 009 personnes.

Le jour de l'enquête

L'information recouvre tous les jours de la semaine, au fur et à mesure de la progression du travail de l'enquêteur (tableau 1). On a bien précisé que l'enquête devait se faire tous les jours de la semaine, y compris les samedis et dimanches, de manière à bien couvrir tous les types de déplacements, qui sont évidemment très dépendants du jour de la semaine: le dimanche par exemple, jour de repos, les déplacements pour travail sont normalement moins nombreux alors que les déplacements pour loisirs le sont normalement plus. Cette précaution reposait précisément sur le fait qu'une forte proportion du personnel de l'enquête à HCMV faisait partie du personnel de l'Institut de recherche économique, qui pouvait aspirer à prendre son repos hebdomadaire.

Les consignes aux enquêteurs concernant la poursuite de l'enquête durant les journées des samedis et dimanches (ce qui donne des informations sur les déplacements la veille, à savoir les vendredis et samedis) ont été plus que suivies dans la mesure où le dimanche a été le jour où les enquêtes ont été les plus nombreuses à HCMV, suivi en cela par le samedi. La volonté de suivre les consignes n'est pas le seul facteur qui a joué ici, car d'une part c'est aussi pendant le week-end que l'enquêteur a plus de chances de trouver les habitants chez eux; d'autre part le week-end laissait plus de temps libre au personnel de l'Institut qui devait souvent continuer à assumer les tâches courantes, concomitamment à l'enquête, les autres jours de la semaine. Ce phénomène est moins marqué à Hanoi où les jours d'enquête ont été plus dépendants des horaires des cours des étudiants qui ont assuré la fonction d'enquêteur, les cours supplémentaires ayant lieu également le dimanche. Au total, c'est le lundi que les interviews ont été les moins nombreuses dans chacune des deux villes, ce qui donne des informations moins précises sur les sorties du dimanche.

Tableau 1: Répartition des personnes interviewées de 13 ans ou plus selon le jour de l'enquête et la ville

Jour de	Hô Chi Mi	nh Ville	Han	oi
l'enquête	Effectifs	%	Effectifs	%
Lundi	705	9,9	324	6,6
Mardi	1 001	14,1	630	12,9
Mercredi	912	12,8	771	15,7
Jeudi	1 042	14,7	830	16,9
Vendredi	957	13,5	814	16,6
Samedi	1 187	16,7	756	15,4
Dimanche	1 218	17,1	752	15,4
Non relevé	89	1,3	21	0,4
Total	7 111	100,0	4 898	100,0

12 009 personnes âgées de 13 ans ou plus

Des motifs de sortie similaires dans les deux villes

Sur le plan statistique, on observe des différences non négligeables entre HCMV et Hanoi dans la répartition des interviews selon le jour de l'enquête. Comme les motifs de sortie varient selon le jour de la semaine, cela doit nous conduire à utiliser une structure-type, par exemple le calendrier des interviews à HCMV, pour analyser les différences globales entre les deux villes (tableau 2).

Les raisons de sortie ont été classées en neuf catégories, une dixième regroupant les personnes qui ne sont pas sorties de chez elles:

- 0. N'ai pas quitté le logement
- 1. Travail (autres modalités: commerce, vente en gros, recherche de partenaires, recherche de travail, entraînement militaire, « je me suis rendu au travail pour demander une autorisation d'absence »)
- 2. Ecole/formation (autre modalité: recherche d'une place pour la formation); il s'agit aussi bien de l'école classique à l'usage des enfants et des adolescents, que des cours de rattrapage ou leçons particulières, ou encore de la formation continue en soirée
- 3. Emmener/chercher les enfants à l'école/à la formation
- 4. Courses
- 5. Rendre visite à la famille [en ville ou à la campagne]
- 6. Rendre visite aux amis
- 7. Aller au dispensaire/à l'hôpital (autre modalité: aller à la pharmacie/acheter des médicaments)
- 8. Distractions (modalités: bar, « boire un coup », « prendre le petit déjeuner », promenade, flânerie, sorties avec amis, activités sportives, gymnastique, football, roller, tennis, échecs, activités sociales, maison de la culture, tourisme, « j'ai accompagné ma mère à la station de bus »)
- 9. Autres (modalités: pagode, église, funérailles, réunion d'anciens combattants, réunion de quartier, « j'ai apporté de la nourriture à l'extérieur »)

Le classement des raisons peut donner lieu à discussion, mais ce panorama de raisons donne une image vivante des principales occupations dans les grandes villes vietnamiennes, liées en partie à des facteurs culturels et historiques. L'eux d'entre elles méritent une explication: les jeux « d'échecs » mentionnés parmi les distractions sont aussi bien des « échecs internationaux » que des « échecs chinois », qui sont plus répandus; le fait de prendre le petit déjeuner à l'extérieur est assez répandu dans la mesure où l'on consomme souvent un « pho » (sorte de pot au feu de bœuf ou, moins souvent, de poulet, avec des herbes aromatiques spécifiques), que l'on prend volontiers à l'extérieur de chez soi, généralement dans un restaurant spécialisé, étant donné le temps nécessaire pour le préparer. Bien sûr, on peut se demander s'il s'agit bien là d'une distraction!

Tableau 2: Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement durant la journée précédant celle du passage de l'enquêteur selon le sexe et la ville (%)

Raisons	Hô Chi	Minh V	/ille	Н	anoi		Н	anoi	
de sortie	<u> </u>			Donné	es brut	es	Données	pondér	ées*
du logement	Ensemble	M	F	Ensemble	М	F	Ensemble	М	F
0. N'ai pas quitté le logement	16,4	16,0	16,9	17,4	19,3	15,5	18,7	20,6	16,8
1. Travail	46,1	57,1	36,1	44,3	47,9	40,9	43,7	47,2	40,2
2. Ecole/ formation	13,0	13,5	12,6	14,4	16,3	12,5	14,1	16,1	12,1
3. Amener les enfants à l'école	6,5	5,6	7,3	3,1	2,6	3,7	4,4	3,9	5,0
4. Courses	21,8	4,9	37,1	21,7	4,6	38,3	22,0	4,7	38,8
5. Rendre visite à la famille	3,5	3,7	3,3	4,2	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
6. Rendre visite aux amis	4,9	6,6	3,4	6,2	7,9	4,5	6,4	8,1	4,7
7. Aller au dispensaire/ hôpital	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
8. Distractions	5,1	6,3	4,0	5,2	6,9	3,5	6,5	8,2	4,8
9. Divers	0,8	1,1	0,5	0,5	0,6	0,5	1,9	2,0	1,7

^{12 009} personnes âgées de 13 ans ou plus; plusieurs réponses possibles

^{*} Calendrier des interviews identique à celui de HCMV

La structure des raisons de sortie est très similaire dans les deux villes et le fait de ne tenir compte que de données comparables, en utilisant un calendrier-type des interviews (ici celui de HCMV) ne change pas les conclusions. Cette situation n'est pas étonnante, car la grande ville engendre un mode de vie spécifique, semblable d'une ville à l'autre, surtout quand elles ont des fonctions nationales et se situent dans la même aire culturelle. La principale raison de sortie est le travail (46,1 % des interviewés à HCMV et 43,7 % à Hanoi déclarent être sortis de chez eux la veille pour ce motif là); viennent ensuite les courses (21,8 % à HCMV et 22,0 % à Hanoi) et l'école/formation (13,0 % à HCMV et 14,1 % à Hanoi); les autres raisons sont moins répandues. Enfin, 16,4 % des habitants de HCMV, comparés à 18,7 % de ceux de Hanoi déclarent ne pas être sortis de chez eux la veille. Néanmoins, quelques différences méritent d'être relevées:

- les enfants sont accompagnés à l'école plus souvent à HCMV qu'à Hanoi, ce qui doit être mis en relation avec la distance domicile-école;
- les visites, aussi bien à la famille qu'aux amis sont plus fréquentes à Hanoi;
- les distractions sont plus répandues à Hanoi;
- les raisons diverses sont plus nombreuses à Hanoi.

Ces trois dernières catégories mériteraient d'être analysées plus en détail.

En plus de leur travail à l'extérieur, des tâches ménagères dévolues aux femmes

Les raisons de sortie diffèrent significativement selon le sexe. Relevons les différences les plus importantes, qui donnent des informations intéressantes sur les relations de genre.

Les courses sont effectuées en très grande majorité par les femmes, avec une situation comparable à HCMV et Hanoi: 37,1 % des femmes à HCMV (contre seulement 4,9 % des hommes) et 38,8 % des femmes de Hanoi (contre 4,7 % des hommes) déclarent être sorties du logement la veille pour faire des courses. Il s'agit essentiellement de l'approvisionnement ordinaire du ménage en vivres, plus que du « lèche-vitrines » ou « shopping » dont les femmes sont souvent supposées raffoler... tout au moins quand elles en ont les moyens.

Les sorties pour raison de travail sont plus nombreuses pour les hommes, ce qui est logique puisqu'un certain nombre de femmes est occupé à la maison par des tâches ménagères. La différence est beaucoup plus élevée à HCMV qu'à Hanoi (21 points contre 7), reflétant une plus forte insertion des femmes de Hanoi dans les circuits économiques. De manière générale, on soulignera cependant l'importance que représente le travail à l'extérieur, même pour les femmes.

Les sorties pour aller à l'école ou à la formation sont plus nombreuses pour les hommes par suite d'une scolarisation plus poussée de ces derniers et de leur plus grande fréquentation des cours du soir. En revanche, les femmes sont plus nombreuses à accompagner leurs enfants à l'école ou à les en ramener, en partie parce que les

¹ Ces chiffres paraissent élevés, ce qui laisse entendre qu'ils sont probablement surestimés, un certain nombre de sorties très courtes, aussi bien en temps qu'en distance, ayant été sans doute omises.

hommes sont proportionnellement plus nombreux à travailler à l'extérieur et manquent souvent de temps, mais aussi parce que cela fait traditionnellement partie des tâches de soins aux enfants plus volontiers dévolues aux femmes. Ceci peut être rapproché du fait que les femmes sont aussi plus nombreuses à se rendre dans un centre de santé, probablement souvent pour y accompagner un enfant en bas âge.

Les visites à la famille sont similaires pour les deux sexes. En revanche, les visites aux amis sont plus nombreuses pour les hommes; les unes comme les autres sont plus répandues à Hanoi. Peut-être faut-il évoquer la plus grande disponibilité en temps libre des hommes, une fois leur horaire de travail terminé, alors que la plupart des tâches ménagères restent à faire par les femmes.

Cela se reflète dans les distractions: presque deux fois plus d'hommes que de femmes déclarent être sortis de chez eux pour se distraire; cette raison est évoquée plus souvent à Hanoi qu'à HCMV. Parmi ces distractions, le fait pour les hommes de fréquenter un bar avec des amis, à la sortie du travail notamment, est une coutume très répandue.

Les raisons diverses regroupent surtout des activités sociales qui sont plus souvent le fait des hommes, la différence entre les sexes étant plus forte à HCMV qu'à Hanoi.

Pour parler schématiquement, certains pourraient dire que les hommes vont au bar avec leurs copains et copines ou à des réunions pendant que les femmes font la cuisine et le ménage, font les courses, vont chercher leurs enfants à l'école ou vont les accompagner au dispensaire, alors que d'autres pourraient faire valoir que les hommes font un travail épuisant à l'extérieur la plus grande partie de la journée et sont encore obligés de se former le soir. Nous n'entrerons pas dans cette polémique qui repose cependant sur des données réelles...

Le travail concerne tous les jours de la semaine

L'analyse des raisons de sortie selon le jour de la semaine met en lumière des caractéristiques intéressantes (tableaux 3 et 4)². Examinons les principales caractéristiques des raisons de sortie du logement selon le jour de la semaine.

Les personnes restent plus volontiers chez elles durant le week-end (samedi et dimanche), aussi bien à HCMV qu'à Hanoi, ce qui est assez logique, car ces jours sont les plus facilement dévolus au repos hebdomadaire; ces jours sont des jours de repos

² Le tableau 3 a été élaboré à partir des chiffres bruts; les colonnes « Ensemble » ne sont donc pas comparables étant donné l'inégale répartition des interviews selon le jour; en revanche, les chiffres portant sur chaque jour sont directement comparables. Le tableau 4 a été élaboré à partir de chiffres pondérés où le calendrier des interviews de HCMV, pris comme calendrier type, a été appliqué aux deux villes; les colonnes sont donc comparables entre elles en valeur relative, mais les chiffres ne doivent pas être pris tels quels en valeur absolue. Ces deux tableaux donnent bien sûr directement le jour en question, c'est à dire la veille du jour de l'interview.

dans l'administration, depuis octobre 1999 pour ce qui est du samedi matin. En revanche, le vendredi dépasse le samedi à Hanoi, jour où les gens sortent beaucoup en général.

Une observation importante et relativement inattendue est le fait que les sorties pour raison de travail restent très importantes tous les jours de la semaine. À HCMV, 46,1 % de l'ensemble des personnes ont déclaré être sorties de chez elles pour aller au travail contre encore 43,3 % le samedi et 39,7 % le dimanche; les chiffres correspondants à Hanoi sont respectivement 44,3 %, 38,7 % et 34,0 %. On travaille donc plus volontiers pendant les jours de repos officiels à HCMV qu'à Hanoi, sans doute du fait que le secteur privé en général et le secteur informel en particulier y sont relativement plus importants. Cette observation, mise en regard d'autres études en Asie de l'Est et du Sud-Est, permettrait peut-être de dégager une spécificité régionale ayant d'importantes conséquences socio-économiques:

- sur le plan économique, un nombre élevé d'heures de travail hebdomadaire augmente la productivité du travail et abaisse le coût relatif de la main-d'oeuvre, ce qui est en l'occurrence un des « avantages comparatifs » les plus souvent mis en avant à propos des économies d'Asie orientale;
- sur le plan social, en revanche, un nombre élevé d'heures de travail renforce la pénibilité du travail et des conditions de vie, surtout quand il est associé à de faibles rémunérations.

Les raisons de sortie pour aller à l'école ou à la formation recouvrent également tous les jours de la semaine, mais elles sont nettement moins nombreuses le dimanche dans les deux villes, sans disparaître pour autant (9,6 %). On retiendra notamment que l'on sort autant de chez soi pour aller à l'école et à la formation les samedis (où la plupart des écoles sont ouvertes le matin) que les autres jours; les jours de repos sont notamment choisis par les enseignants pour les cours de rattrapage dans les matières importantes qu'ils tendent de plus en plus à imposer aux parents pour s'assurer un revenu supplémentaire étant donné le faible niveau de leur salaire et les parents y souscrivent volontiers poussés par le désir d'assurer le succès scolaire de leurs enfants et par la pression sociale ambiante.

Le fait d'amener ses enfants à l'école ou de les y rechercher suit logiquement les raisons scolaires avec une légère baisse pendant le week-end.

Les courses constituent le second des motifs de sortie de chez soi dans chacune des deux villes; elles se répartissent sur tous les jours de la semaine, car les commerces ne sont pas fermés durant le week-end. Le dimanche semble une journée particulièrement prisée à Hanoi pour faire ses courses.

Les visites à la famille sont réparties sur toute la semaine alors qu'on aurait pu s'attendre à une hausse pendant le week-end. Ce n'est qu'à Hanoi qu'on observe un pic le samedi. Ces visites sont plutôt dictées par des motifs imprévus et par des événements familiaux qui ne dépendent pas du jour.

Tableau 3: Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement, le jour de la semaine et la ville (%)

			Hô	Chi M	linh Vi	lle						Ha	noi			
Raisons de sortie du logement	Ensemble	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Ensemble	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
0. N'ai pas quitté le logement	16,4	13,9	16,9	16,2	17,7	12,1	18,4	22,3	17,4	15,7	13,7	15,5	17,5	21,7	17,4	23,8
1. Travail	46,1	48,3	47,0	45,7	44,5	51,9	43,3	39,7	44,3	47,3	50,5	47,2	44,0	42,7	38,7	34,0
2. Ecole/ formation	13,0	11,6	13,1	13,5	14,2	13,7	14,3	9,6	14,4	14,1	15,7	15,2	15,0	14,9	13,2	9,6
3. Amener les enfants à l'école	6,5	6,8	8,8	6,4	6,6	6,7	5,3	5,0	3,1	4,1	3,9	2,8	2,5	2,9	2,7	3,7
4. Courses	21,8	22,0	21,5	20,8	21,7	22,7	21,7	21,6	21,7	20,8	21,6	20,5	20,9	22,8	22,5	25,6
5. Rendre visite à la famille	3,5	3,9	3,3	2,3	3,8	3,9	3,8	3,4	4,2	2,9	3,1	2,5	5,6	2,8	7,8	4,3
6. Rendre visite aux amis	4,9	4,4	4,0	6,6	4,1	5,0	5,9	4,1	6,2	4,3	4,9	4,9	5,9	4,8	11,0	7,1
7. Aller au dispensaire/ hôpital	0,9	0,5	0,9	1,1	0,7	1,1	0,9	0,6	0,5	0,5	0,3	0,4	0,9	0,5	0,7	0,0
8. Distractions	5,1	2,9	3,1	5,1	3,8	4,4	4,4	3,0	5,2	3,8	5,8	6,5	5,4	2,2	6,0	7,7
9. Divers	0,8_	0,9	0,8	0,7	1,3	0,8	0,4	0,7	0,5	0,8	0,3	0,2	0,5	0,9	0,4	0,3

12 009 personnes âgées de 13 ans ou plus; plusieurs réponses possibles; données brutes Les chiffres de l'ensemble comprennent les jours non déclarés En revanche, les visites aux amis sont fortement marquées par le jour, car elles concernent surtout les enfants. À HCMV, ces visites se font surtout le mercredi et pendant le week-end; à Hanoi, elles se font majoritairement durant le week-end et surtout le samedi.

Tableau 4: Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement, le jour ouvrable ou non et la ville (%)

Raisons	Hô C	hi Minh Vil	le		Hanoi_	
de sortie	Ensemble	Jours	Week-	Ensemble	Jours	Week-
du logement		ouvrables	end		ouvrables	end
0. N'ai pas quitté				1		
le logement	16,4	15,2	19,8	18,7	17,1	19,7
1. Travail	46,1	47,6	42,0	43,7	46,2	37,0
2. Ecole/ formation	13,0	13,2	12,6	14,1	15,0	11,9
3. Amener les enfants						
à l'école	6,5		5,2	4,4	3,2	3,0
4. Courses	21,8	21,8	21,6	22,0	21,4	23,6
5. Rendre visite				:		
à la famille	<u>3,5</u>	3,4	3,6	4,4	3,4	6,5
6. Rendre visite						
aux amis	4,9	<u>4</u> ,8	5,3	6,4	4,9	9,6
7. Aller au dispensaire/						
hôpital	0,9	0,9	0,8	1,9	0,5	0,4
8. Distractions	5,1	3,9	3,9	6,5	4,6	6,7
9. Divers	0,8	0,9	0,5	1,9	0,5	0,4

12 009 personnes âgées de 13 ans ou plus; plusieurs réponses possibles; données pondérées comparables

Les chiffres de l'ensemble comprennent les jours non déclarés; ils ne se situent donc pas nécessairement entre les extrêmes figurant dans le tableau

Les visites dans un centre de santé dépendent beaucoup des circonstances et ne sont liées qu'à des accidents imprévus et à l'activité de ces centres. Elles recouvrent tous les jours de la semaine, sauf le dimanche à Hanoi où ces centres semblent peu actifs.

Les sorties pour distractions sont logiquement plus nombreuses durant les week-ends avec un pic plus marqué à Hanoi. Compte tenu de l'importance des autres motifs, les sorties pour distractions sont étonnamment peu nombreuses; il est vrai qu'il faut certains moyens pour se distraire, qui restent encore largement superflus pour la grande majorité de la population urbaine vietnamienne.

Les déplacements pour le travail

Distance parcourue et durée du trajet

L'analyse des déplacements urbains est une question prioritaire tant pour les différents secteurs d'activités que pour les autorités à tous les échelons. D'autant plus que les embouteillages et la pollution, notamment la pollution de l'air et les nuisances sonores, s'aggravent de plus en plus dans les grandes villes vietnamiennes. Nous cherchons ici à mettre en lumière les questions concernant les déplacements pour le travail des habitants des deux premières villes du Viêt-nam. Il s'agit de mettre en regard le lieu de résidence, le lieu de travail et le temps nécessaire pour s'y rendre.

Le tableau 5 donne une vue synthétique de la relation entre zone de travail et zone de résidence.

Tableau 5: Répartition des personnes occupées âgées de 13 ans ou plus selon la zone de travail, la zone de résidence et la ville (%)

			Z	one de	résidenc	e		
	Н	ô Chi M	inh Ville	e		Har	noi	
Zone de travail	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements centraux	91,3	23,7	17,7	68,0	84,7	44,5	11,8	52,1
Arrondissements périphériques	3,9	70,5	4,4	15,3	7,4	45,5	4,2	14,3
Arrondissements ruraux	3,2	3,0	75,4	14,8	6,2	6,8	83,1	31,9
Autres provinces	1,7	2,7	2,4	2,0	1,7	3,1	0,9	1,7
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Globalement, les habitants des arrondissements centraux sont les plus nombreux à y travailler également car les emplois s'y concentrent (91,3 % à HCMV et 84,7 % à Hanoi). Les arrondissements centraux attirent aussi de nombreux habitants de la zone périphérique et de la zone rurale pour leur emploi. Une forte proportion des habitants des arrondissements ruraux trouvent cependant aussi leur emploi dans la même zone: les emplois agricoles qu'ils exercent souvent sont localisés près de leur domicile.

La situation est évidemment encore plus contrastée en descendant au niveau des arrondissements. Les personnes interviewées sont majoritaires à exprimer leur souhait de travailler dans l'arrondissement où elles habitent ou dans un arrondissement voisin. Cependant, la proportion de ceux qui ont pu trouver un emploi dans leur arrondissement est très différente selon l'arrondissement. À HCMV, par exemple, si 81 % environ des habitants de Hoc Môn y travaillent, 41 % seulement des habitants du 3^e arrondissement y exercent leur emploi (figure 1); à Hanoi, 98 % des habitants de l'arrondissement de Dông Anh travaillent dans leur arrondissement, mais seulement 42 % des habitants de l'arrondissement de Dông Da (figure 2). De manière générale, la population des arrondissements ruraux et de ceux ayant conservé de nombreuses activités agricoles est occupée sur place (arrondissements de Hoc Môn, Thu Duc, Binh Chanh à HCMV; arrondissements de Dông Anh, Gia Lâm et Thanh Tri à Hanoi), alors que dans les arrondissements « résidentiels » la population trouvre souvent son emploi à l'extérieur de l'arrondissement (3^e arrondissement, Phu Nhuân, 10^e arrondissement à HCMV; arrondissements de Câu Giây, Tây Hô, Ba Dinh à Hanoi). La faible proportion d'habitants de l'arrondissement de Câu Giây trouvant une occupation sur place peut surprendre pour cet arrondissement relativement périphérique, mais il est devenu très résidentiel avec la construction de nombreux appartements modernes.

La donnée la plus intéressante est évidemment le temps de trajet domiciletravail. Les chiffres présentés ici sont tels qu'ils ont été estimés par les enquêtés tant pour la distance que pour le temps (tableaux 6, 7 et 8); on n'a pas calculé une distance moyenne réelle entre les divers arrondissements, par exemple entre leurs centres de gravité géographiques, car d'une part l'échantillon des ménages est limité (et donc pas forcément réparti uniformément au sein de chaque arrondissement), d'autre part, la distance effectivement parcourue dépend de la localisation précise respective du domicile et du lieu de travail à l'intérieur des arrondissements de départ et d'arrivée. Ces chiffres sont donnés à titre indicatif, car l'estimation est par elle-même sujette à incohérence d'un individu à l'autre et la fiabilité de ce type de donnée dépend beaucoup du nombre d'individus concernés par le déplacement estimé entre un arrondissement de résidence et un arrondissement de travail donnés. Bien entendu, la distance et le temps effectifs dépendent ensuite du chemin emprunté, du type de locomotion et de la fluidité du trafic à l'heure du déplacement. Seuls les arrondissements touchés par l'enquête, pour lesquels on a les mouvements dans les deux sens, figurent dans ces tableaux; le lieu de travail peut évidemment se situer aussi dans des arrondissements situés en périphérie, voire très éloignés, en dehors des limites des deux agglomérations,

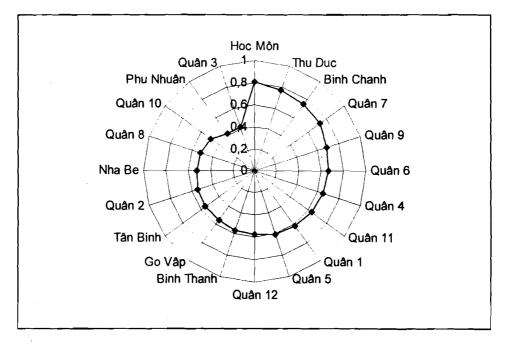


Figure 1: Proportion des travailleurs ayant un emploi dans leur arrondissement de résidence à Hô Chi Minh Ville

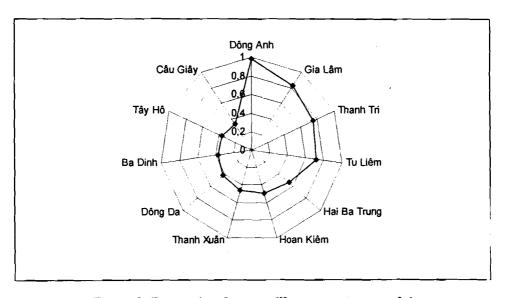


Figure 2: Proportion des travailleurs ayant un emploi dans leur arrondissement de résidence à Hanoi

Tableau 6: Répartition des personnes occupées âgées de 13 ans ou plus selon la zone de travail, la distance parcourue et le temps de déplacement, par zone de résidence et ville (distance: km, temps: minutes)

	· · · · · ·	ļ		Z	one de i	résiden	 .ce		
		Н	ô Chị M	linh Vil	le		Ha	inoi	
Zone de travail	Distance et temps	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements	Distance	3,7	10,7	9,2	4,4	3,2	6,2	9,5	4,2
centraux	Temps	13,4	28,2	26,5	14,8	12,4	21,2	27,4	15,1
Arrondissements	Distance	12,8	3,3	9,6	5,2	7,2	2,6	7,8	4,2
périphériques	Temps	35,6	11,4	26,4	16,2	22,9	10,6	27,1	15,2
Arrondissements	Distance	12,5	6,5	2,5	4,0	11,5	11,9	2,1	3,4
ruraux	Temps	35,3	19,4	10,7	14,5	30,3	29,6	11,8	14,2
Autres	Distance	40,9	25,3	30,6	35,2	28,2	23,6	20,6	25,1
provinces	Temps	71,0	70,6	76,7	72,0	43,3	46,8	18,3	40,1
Ensamble	Distance	5,0	5,7	4,6	5,1	4,5	5,5	3,4	4,3
Ensemble	Temps	15,9	17,2	15,8	16,1	14,8	17,8	14,3	15,3

mais on ne connaît alors qu'un seul sens des mouvements, celui où le lieu de travail se situe à l'extérieur.

Les différences ne sont pas très fortes entre les deux villes. En moyenne, les habitants de HCMV mettent 16,1 mn pour couvrir les 5,1 km qui les séparent de leur lieu de travail, tandis que ceux de Hanoi couvrent 4,3 km en 15,3 mn. Logiquement, plus la ville est grande, plus la distance pour aller au travail et le temps de trajet sont élevés. Mais contre toute attente, en raisonnant au niveau des trois grandes zones, à HCMV ce sont les habitants ruraux qui mettent le moins de temps et ont la distance la plus faible à parcourir pour rejoindre leur travail, du fait de leurs activités agricoles qui sont proches de leur domicile. À Hanoi, ce sont les habitants des zones périphériques qui sont dans ce cas. En revanche, dans les deux villes, ce sont bien les habitants des arrondissements centraux et qui y travaillent en même temps, qui sont les plus proches de leur lieu de travail en termes de distance et de temps. On peut remarquer que les distances et les temps indiqués restent somme toute dans des limites raisonnables pour des grandes métropoles, à l'exception toutefois de ceux qui vont travailler dans une autre province, généralement adjacente.

Tableau 7: Temps de parcours et distance moyens du lieu de résidence au lieu de travail à Hô Chi Minh Ville (distance en km, temps de parcours en minutes)

	v ₂	_							Ar	rondi	sseme	ent de	trav	ail			-	_			
Arrondissement de résidence	Distance/temps	Quận 1	Quận 2	Quận 3	Quận 4	Quận 5	Quận 6	Quận 7	Quận 8	Quận 9	Quận 10	Quận 11	Quận 12	Phú Nhuận	Gò Vấp	Bình Thạnh	Tân Bình	Thủ Đức	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè
Arr. 1	Distance	1,3	10,5	3,5	0,9	4,5	7,0	7,0			4,2	7,0		3,5		5,0	4,0		8,5		
]	Temps	5	27	18	9	15	30	23			14	15		16		21	18		35		
Arr. 2	Distance	8,1	1,8	8,3	6,0	12,0		19,0	0,5	6,5							18,5	11,7			15,0
	Temps	21	7,1	25	20	30		35	5	16							35				30
Arr. 3	Distance	4,4	10,0		4,0	6,3	10,0				5,4	4,0			12,0	7,3	6,9		30,0	15,0	10,0
	Temps	17	30	7	15	20	30				17	15			42	27	23		60	65	50
Arr.4	Distance	7,7		11,0	3,1	13,9	7,0									30,0	12,0				
	Temps_	24		20	14	31	_30	26								60	60				
Arr. 5	Distance	4,0		5,4	7,0	1,4	4,3		3,8		4,0	4,9	25,0	8,7		7,0	1,0	16,7		9,0	
	Temps	13		20	20	6,2	18		13		13	15	30	32		30	5	40		25	
Arr. 6	Distance	10,4				4,2	1,3		8,0		4,5	5,0				13,0	9,6			7,9	
	Temps	28				16	8		30		18	_22				30				_26	_
Arr. 7	Distance	5,9			4,0	7,0					6,0					12,0					5,5
	Temps	14			13	19	28	8			_25					25					14
Arr. 8	Distance	7,5		20,0	15,1	6,3	_5,3	12,3	1,9		7,5	10,0			22,5	13,0	14,0	22,5		9,5	
	Temps	24		_ 12	36	20	18	51	9		24	28	25	_ 49	75	41	43	43		_23	
Arr. 9	Distance	17,0	3,0	16,3			22,0	20,0	18,0	3,9		23,5			20,0	13,0		6,0			
	Temps	30	15	36			60	60	50	13		60			45	29		24			
Arr. 10	Distance	6,4		6,2	7,3	4,5	7,8	9,0			1,3	3,8		10,0	16,0	14,5	7,5	16,7		12,0	
	Temps	19		18	18	16	26	28		7	5	12		20	33	35	_20	33		37	

Агг. 11	Distance	8,9		10,0	9,0	4,8	4,2	12,0	8,0		3,7	1,0				10,0	4,2	33,0		10,4	
	Temps	22		45	30	17	14	60	28		14					18	 	-		26	
Arr. 12	Distance	14,7	18,0	12,1	16,0		20,0	26,0			10,0	18,0	2,9	10,0	8,2	14,2	7,9	15,0	5,1	10,0	
	Temps	44	50	33	40		75	90			35	80	9	30	21	37	21	55	17	30	
Phu Nhuân	Distance	6,2		4,0	8,3		15,0				6,3			0,7	10,0	4,6	5,3	16,7		16,0	
	Temps	15		11	18		45				16	Ĺ		3	24	14	14	42		45	
Go Vâp	Distance	11,2	10,6	6,7	12,2	13,2	11,8		16,0		12,0	11,3	6,1	7,0	1,8	5,3	8,6	15,3	17,5	20,0	21,0
	Temps	36	29	20	41	_46	41		50		40	47	25	24	8,1	20	25	38	30	64	53
Binh Thanh	Distance	6,1	10,0	4,5	7,0	8,7	12,4	7,8	12,0	3,0	7,0		16,5	4,8	8,3	1,6	10,3	9,4	15,0	9,3	Ĺ
	Temps	23	20	14	30	26	36	29	30	20	22		35	16	19	7	31	27	35	25	L
Tân Binh	Distance	9,6	20,0	7,3	15,0	8,2	10,7	14,7	8,5		5,8	6,2	11,6	6,8	9,6	10,4	1,8	21,3	9,0	9,0	
	Temps	34	60	25	45	29	35	37	45		22	17	34	22	30	33	8	48	28	34	
Thu Duc	Distance	7,5			20,0	20,0					23,5		10,0	6,0		8,8	22,5	2,1			
	Temps	16			45	60					50		30	15		_33	50	10			
Hoc Môn	Distance	13,5				15,0					13,3		5,9			15,0	10,7	25,0	2,4		
	Temps	38				45					53		26			40	65	43	16		
Binh Chanh	Distance	10,3		12,1	15,0	8,7	9,1	30,0	6,1	12,0	6,9	5,5		13,0	7,0	25,3	6,6	15,0	21,0	2,4	
	Temps .	26		30	30	27	19	40	18	30	26	18		45	20	60	19	35	68	8,4	
Nha Be	Distance	7,0			7,0	10,0		6,7									30,0				3,0
	Temps	30			40	23		21									60				13

Tableau 8: Temps de parcours et distance moyens du lieu de résidence au lieu de travail à Hanoi (distance en km, temps de parcours en minutes)

t	S				Arı	ondiss	ement	de trav	/ail			
Arrondissement de résidence	Distance/temps	Ba Dinh	Hoan Kiêm	Dông Da	Hai Ba Trung	Tây Hô	Câu giây	Thanh Xuan	Tu Liêm	Dông Anh	Gia Lâm	Thanh Tri
Ba Dinh	Distance	3,0	4,0	5,0	5,9	4,7	4,0	6,2	6,8		13,6	10,0
Ba Dinn	Temps	11	18	17	19	23	15	21	23		32	30
Hoan Kiêm	Distance	6,0	1,0	6,0	4,2	5,0	6,0	8,8	16,0	20,0	6,4	10,0
Hoan Kiem	Temps	17	5_	20_	13	20_	20	24	60	45	21	30
Dâna Da	Distance	4,0	5,0	1,6	4,4	6,0	7,8	4,9	10,3		10,5	6,0
Dông Da	Temps	14	19_	8	18	20	20	21	28		33	28
Hai Ba Trung	Distance	6,0	4,0	5,3	2,6	8,0	12,1	8,1	12,3	35,0	11,0	9,8
nai ba Tiulig	Temps	18	15	17	10,2	23	30	24	31	45	30	_25
T2 112	Distance	5,0	7,0	5,3	8,5	1,7	6,5	15,0	2,5		19,0	18,0
Tây Hô	Temps	19	26	23	28	9	20	45	13		48	90
Câu Giâu	Distance	5,0	10,0	6,0	9,7	3,5	2,7	12,3	8,2	13,5	12,3	15,7
Câu Giây	Temps	15	26	18	28	15	11	31	_20	28	_23_	43
Thanh Xuân	Distance	6,0	8,0	3,6	4,9	10,0	5,0	1,7	12,0		12,5	6,3
I nann Auan	Temps	22	34	17	19	35	16	8	26		45	20
Tu Liêm	Distance	8,0	14,0	11,3		6,0	4,3	12,0	1,5		21,0	
lu Liem	Temps	25	38	35		20	18	28	9		40	
Dâ Ah	Distance									1,5	16,0	
Dông Anh	Temps									12	45	
Cia I âm	Distance	10,0	8,0	15,1	17,0	8,7	17,7	20,0	25,0		2,0	
Gia Lâm	Temps	28	19	39	40	32	70	30	45		12	
Thanh Tri	Distance	10,0	9,0	8,7	6,2			6,5	12,0	30,0		2,2
TUSDU TU	Temps	29	21	30	21			34	40	60		10

Pour les déplacements intra-arrondissement, on ne sera pas étonné non plus de constater que les distances les plus faibles sont relevées au centre-ville (700 m dans l'arrondissement de Phu Nhuân à HCMV, 1 km dans l'arrondissement de Hoan Kiêm à Hanoi), et les distances les plus grandes dans les zones périphériques (3 km dans l'arrondissement de Nha Be à HCMV et 2,7 km dans l'arrondissement de Câu Giây à Hanoi³); ces distances sont directement liées à la superficie des arrondissements qui est plus réduite dans le centre (voir cartes administratives en annexe). En revanche, la durée du trajet n'y est pas forcément la plus réduite car les déplacements à l'intérieur des arrondissements se font souvent à pieds.

Les trajets les plus longs, tant en distance qu'en durée, sont en toute logique ceux qui se font d'une périphérie de la ville à l'autre. C'est ainsi qu'on relève à HCMV, 1 h 15 mn pour parcourir une distance estimée de 22,5 km entre le 8^e arrondissement et l'arrondissement de Go Vâp ou le même temps pour couvrir 20 km entre le 12^e et le 6^e arrondissement; le contournement du centre autorise parfois des vitesses moyennes très supérieures: 40 mn pour parcourir 30 km entre Binh Chanh et le 7^e arrondissement par exemple. À Hanoi, si les distances sont en moyenne plus faibles, on relève quand même 1 h 30 pour parcourir 18 km entre Câu Giây et Thanh Tri (ce qui paraît surestimé), et 1 h 10 entre Gia Lâm et Câu Giây (ce qui est plus réaliste).

Il ne faut pas oublier que ces distances et durées de trajet correspondent aux trajets intra-urbains. Les trajets à destination ou en provenance de zones plus éloignées sont beaucoup plus longs. L'enquête ne donne que les chiffres pour ceux qui habitent en ville et vont rejoindre un lieu de travail à l'extérieur. C'est ainsi que certains font des trajets de plus de 2 h pour rejoindre Vung Tau à partir de HCMV, Hai Phong ou Hoa Binh à partir de Hanoi, par exemple; les personnes concernées sont très peu nombreuses, mais elles le sont sans doute plus dans l'autre sens.

Dans les deux villes, les hommes parcourent en moyenne une distance plus élevée que les femmes pour se rendre à leur lieu de travail et ce dans les trois zones de résidence (tableau 9). Si les femmes mettent parfois plus de temps pour y parvenir (cas des femmes résidant dans un arrondissement rural à Hanoi), c'est qu'elles y vont plus fréquemment que les hommes à pieds ou à bicyclette, comme nous allons le voir.

³ Les 3 km relevés dans l'arrondissement de Ba Dinh à Hanoi sont un cas particulier dans la mesure où cette distance correspond à peu près aux deux points les plus éloignés de l'arrondissement. Il s'agit donc d'une surestimation de la distance et/ou d'un très petit nombre de répondants.

Tableau 9: Répartition des personnes occupées âgées de 13 ans ou plus selon la zone de résidence, la distance parcourue et le temps pour aller au travail, par sexe et ville (distance: km, temps: minute)

		Hô Cl	ni Minh	Ville		Hanoi	
Zone de résidence	Distance et temps	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble
Arrondissements	Distance	5,6	4,2	5,0	4,8	4,1	4,5
centraux	Temps	16,9	14,8	15,9	15,0	14,7	14,8
Arrondissements	Distance	6,6	4,4	5,7	6,2	4,8	5,5
périphériques	Temps	19,0	14,6	17,2	18,3	17,5	17,9
Arrondissements	Distance	5,2	3,8	4,6	3,9	2,9	3,4
ruraux	Temps	17,2	13,7	15,8	14,1	14,6	14,3
Ensemble	Distance	5,7	4,2	5,1	4,8	3,8	4,3
Ensemble	Temps	17,3	14,6	16,1	15,4	15,2	15,3

Moyens de transport utilisés pour aller au travail

Dans les deux villes, les moyens de déplacement sont dominés par les deux-roues motorisés, les vélos et la marche qui regroupent plus de 96 % des interviewés (tableau 10). À HCMV, 75 % des personnes interrogées disent utiliser la motocyclette pour se rendre au travail contre 58 % à Hanoi. La bicyclette est utilisée par 12,4 % des personnes interviewées à HCMV contre 16,5 % à Hanoi. Il est à remarquer que la marche est plus pratiquée à Hanoi qu'à HCMV (20 % contre 8 %). Quant à l'autobus, 2,3 % des personnes interrogées à Hanoi s'en servent pour aller au travail, alors qu'à HCMV, elles ne sont que 1 % à l'emprunter. Ce chiffre correspond tout à fait à la réalité de HCMV où l'immatriculation des deux-roues est en croissance constante en dépit des mesures visant à restreindre leur utilisation telles que l'augmentation des frais d'immatriculation ou le droit de propriété limité à une seule n oto par personne...

Tableau 10: Répartition des personnes occupées selon le moyen de transpo	rt
principal pour se rendre au travail, le sexe et la ville (%)	

Moyen de transport	Hô	Chi M	inh Ville		Hat	noi
principal	М	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Marche à pieds	5,3	11,5	7,9	16,8	23,9	20,2
Bicyclette	10,0	15,8	12,4	11,3	22,4	16,5
Motocyclette	80,3	67,8	75,1	65,3	49,6	57,9
Voiture personnelle	1,1	0,5	0,9	2,1	0,4	1,3
Taxi	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Autobus	0,4	1,8	1,0	2,4	2,2	2,3
Lambro (moto à trois roues)	0,1	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
Cyclo-pousse	0,7	0,4	0,6	0,1	0,0	0,0
Moto-taxi (Honda ôm)	0,2	0,6	0,4	0,2	0,3	0,3
Véhicule de service	0,7	0,7	0,7	1,4	0,4	0,9
Autres	1,0	0,5	0,8	0,3	0,7	0,5_
Total	100	100	100	100	100	100

L'utilisation des modes de déplacement non motorisés, bicyclette et marche en l'occurrence, pour se rendre au travail est plus fréquente à Hanoi qu'à HCMV, et beaucoup plus fréquente chez les femmes que chez les hommes. En revanche, à HCMV, on fait plus souvent usage de la motocyclette qu'à Hanoi. L'utilisation de l'autobus et de la voiture individuelle pour aller au travail est insignifiante; cette dernière est d'ailleurs sévèrement contrecarrée par l'impossibilité fréquente de stationner. Pourtant, il faut mettre en exergue les points suivants: d'abord mêmes si le bus n'est utilisé que par 2,3 % des personnes interrogées à Hanoi, ce taux est deux fois supérieur à celui de HCMV. Ensuite, la proportion des hommes à Hanoi qui se rendent au travail en bus est 6 fois supérieure à celle de HCMV, soit 2,4 % contre seulement 0,4 %. Ceci est la preuve du meilleur fonctionnement du réseau de bus de Hanoi comparé à celui de HCMV. Enfin, à Hanoi, la proportion des hommes prenant leur voiture pour se rendre au travail est également deux fois supérieure à celui de HCMV, sans compter l'utilisation des véhicules de service qui y est supérieure.

Accompagnement

Les gens vont seuls au travail dans la plupart des cas, puis viennent ensuite ceux qui se font accompagner de leur conjoint(e) ou d'un proche (tableau 11). La proportion des personnes accompagnées des parents ou d'amis est négligeable, soit 2 % à HCMV et 2,4 % à Hanoi. À Hanoi, la proportion des travailleurs hommes et femmes confondus allant au travail avec leur conjoint(e) est 1,7 fois supérieur à celui de HCMV.

Hô Chi Minh Ville Hanoi Accompagnement M Ensemble M F Ensemble 75,7 Seul(e) 81,5 74,6 73,3 78,6 74,6 7,5 Avec conjoint 10,6 8,8 14,5 15,4 14.9 Avec mère, père 0,3 0.7 0,5 0,6 0,4 0,5 Avec un autre parent 9,7 12,9 8,9 11 7,4 8,1 Avec une autre personne 0,9 1,3 1,1 1,8 2,1 1,9

100

100

100

100

100

100

Tableau 11: Répartition des personnes occupées selon l'accompagnement pour aller au travail, le sexe et la ville (%)

Indemnité de transport

Total

Parmi les personnes interrogées, 2,4 %, bénéficient d'une indemnité de transport. Le montant de l'indemnité est plus élevé à HCMV qu'à Hanoi, soit 160 742 dôngs contre 146 760 dôngs respectivement (tableau 12). Les hommes touchent une indemnité plus élevée que les femmes.

Le montant de l'indemnité varie selon la profession. À HCMV, les métiers du bâtiment bénéficient de l'indemnité la plus élevée (283 333 dôngs), suivis par le commerce. Le secteur du transport tient la lanterne rouge avec 76 667 dôngs. À Hanoi, l'indemnité la plus élevée se pratique dans le secteur du commerce (278 000 dôngs), suivi par les métiers agricoles. Le transport connaît le même sort qu'à HCMV avec 65 000 dôngs d'indemnité seulement.

Tableau 12: Indemnités de transport selon le secteur professionnel, le sexe et la ville (dôngs)

Secteur	Hô	Chi Minh	Ville		Hanoi	
professionnel	M	F	Ensemble	М	F	Ensemble
Agriculture	100 000	100 000	100 000	175 000	300 000	237 500
Elevage, pêche	-	-	-	200 000	-	200 000
Industrie	153 500	87 125	120 313	160 000	50 000	105 000
Bâtiment	283 333	-	283 333	190 000	-	190 000
Transports	103 333	50 000	76 667	70 000	60 000	65,000
Commerce	146 667	210 000	178 333	450 000	106 000	278 000
Services	170 000	171 667	170 833	166 666	160 000	163 333
Administration	190 000	177 000	183 500	160 000	74 167	117 083
Ensemble	168 289	151 781	160 742	180 568	91 666	146 760

Les déplacements pour l'école

Une école proche du lieu de résidence

En général, le choix d'une école à proximité du lieu de résidence se dégage nettement mais des paramètres entrent en jeu qui sont la situation géographique et socio-économique de l'arrondissement, le nombre d'établissements scolaires dans l'arrondissement et la réputation plus ou moins grande de ces établissements (tableau 13). Cette partie concerne les élèves de 6 ans ou plus.

La très grande majorité des élèves résidant dans les arrondissements centraux fréquente une école dans la même zone (98,3 % à HCMV et 89,7 % à Hanoi). La proportion des élèves fréquentant une école dans la même zone diminue en allant vers la périphérie, ce qui s'explique par des infrastructures scolaires moins denses et de moins bonne renommée. Le cas de Hanoi, où 82,7 % des élèves de la zone rurale fréquentent une école dans la même zone est relativement inattendu; la raison doit être recherchée à la fois dans de meilleures infrastructures scolaires et au niveau des revenus inférieurs de la population lui rendant sans doute plus difficile de prendre en charge des études dans des établissements éloignés et plus coûteux.

Tableau 13: Répartition des élèves âgés de 6 ans ou plus selon la zone d'études, la zone de résidence et la ville (%)

			2	Zone de i	résidence			
	F	Iô Chi M	linh Vill	e		Ha	noi	
Zone d'études	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements centraux	98,3	16,1	24,1	74,1	89,7	33,9	9,7	51,3
Arrondissements périphériques	1,5	79,8	3,3	14,4	9,2	59,8	6,5	19,9
Arrondissements ruraux	0,2	3,7	72,7	11,5	1,1	5,2	82,7	28,3
Autres provinces	0,0	_0,4	0,0	0,1	0,0	1,1	1,0	0,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Distance parcourue et temps mis pour aller à l'école s'échelonnent respectivement entre 2,0 et 13,8 km, 11,7 et 42,9 mn, en excluant ceux qui fréquentent un établissement dans une autre province, dont le nombre ne les rend pas statistiquement significatifs (tableau 14). Les différences entre les deux villes sont faibles. Contrairement à ce qu'on pouvait attendre, parmi les élèves qui fréquentent une école dans leur propre zone de résidence, ce sont les résidents des arrondissements ruraux qui parcourent les distances les plus faibles, car il s'agit ici des distances tous cycles d'enseignement confondus et c'est l'enseignement primaire qui prévaut dans les arrondissements ruraux, l'école primaire étant évidemment en moyenne toujours plus près du domicile.

Si l'on considère les déplacements en direction ou en provenance des arrondissements centraux, qui comportent le plus d'établissements d'enseignement secondaires et supérieurs, la distance et le temps mis sont logiquement plus élevés en allant des arrondissements centraux vers les arrondissements périphériques puis ruraux. Les exceptions sont dues à la forme géographique des arrondissements, à la répartition de la population et à la localisation des écoles au sein des arrondissements, ainsi qu'à la configuration des axes de circulation.

Tableau 14: Répartition des élèves âgés de 6 ans ou plus selon la zone d'études, la distance parcourue et le temps de déplacement, par zone de résidence et ville (distance: km, temps: minutes)

				Zoi	ne de r	ésidence			
		H	Chi Mi	nh Ville			Hane	oi	
Zone d'études	Distance et temps	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements	Distance	3,3	10,1	9,4	3,8	2,4	5,6	10,3	3,4
centraux	Temps	14,1	27,3	27,4	15,2	12,2	20,3	31,4	14,6
Arrondissements	Distance	13,8	2,5	7,6	3,5	7,6	2,6	10,8	4,5
périphériques	Temps	42,9	12,8	25,0	15,3	25,3	12,3	31,0	17,0
Arrondissements	Distance	8,0	1,8	2,0	2,0	11,5	11,6	2,1	2,6
ruraux	Temps	30,0	11,9	11,7	11,9	32,5	38,9	13,2	14,6
Autres	Distance		20,0	4,0	20,0	-	44,7	15,8	28,1
provinces	Temps	_	30,0	15,9	30,0	•	45,0	33,8	38,6
Formulate	Distance	3,4	3,8	4,0	3,6	3,0	4,5	3,6	3,5
Ensemble	Temps	14,6	15,1	15,9	14,9	13,6	16,7	16,3	15,2

Les différences entre les garçons et les filles ne sont pas significatives (tableau 15).

Tableau 15: Répartition des élèves âgés de 6 ans ou plus selon la zone de résidence,
la distance parcourue et le temps pour aller à l'école, par sexe et ville (distance: km, temps: minutes)

Zone de résidence	Distance	Hô C	Chi Minh	ville	Hanoi				
Zone de residence	et temps	Garçons	Filles	Ensemble	Garçons	Filles	Ensemble		
Arrondissements	Distance	3,5	3,4	3,4_	2,7	3,3	3,0		
centraux	Temps	14,9	14,3	14,6	12,7	14,7	13,6		
Arrondissements	Distance	3,8	3,7	_3,8	4,8	4,2	4,5		
périphériques_	Temps	14,9	15,4	15,1	16,7	16,7	16,7		
Arrondissements	Distance_	4,1	3,8	4,0	3,6	3,6	3,6		
ruraux	Temps	16,2	15,5	15,9	16,8	15,7	16,3		
Ensemble	Distance	3,6_	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5		
Ensemble	Temps	15,1	14,6	14,9	15,0	15,5	15,2		

Moyens de transport utilisés

Plus de 95 % des écoliers à HCMV et plus de 90 % des élèves hanoiens vont à l'école à vélo, à pieds ou sur sur un deux-roues motorisé (tableau 16). La motocyclette est utilisée par près de la moitié des écoliers à HCMV, tandis que le vélo et la marche à pieds restent largement prédominants à Hanoi, le taux d'utilisation du bus est sensiblement plus élevé qu'à HCMV.

Tableau 16: Répartition des élèves selon le moyen de transport pour se rendre à l'école, le sexe et la ville (%)

Mayon do transport	Hô C	hi Min	h Ville_	Hanoi					
Moyen de transport	Garçons	Filles	Ensemble	Garçons	Filles	Ensemble			
Marche à pieds	14,7	16,9	15,8	23,8	24,8	24,2			
Bicyclette	30,7	29,9	30,3	37,7	40,8	39,1			
Motocyclette	50,2	48,5	49,4	28,2	26,3	27,4			
Voiture personnelle	0,4	0,1	0,2	0,2	0,6	0,3			
Autobus	1,2	1,6	1,4	7,2	5,5	6,4			
Cyclo-pousse	-	-	-	0,2	0,8	0,4			
Moto-taxi (Honda ôm)	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2			
Véhicule de service	0,2	0,6	0,4	0,8	0,2	0,5			
Autres	2,4	1,6	2,0	1,8	1,0	1,4			
Total	100	100	100	100	100	100			

Les filles sont en moyenne moins « favorisées » dans chacune des deux villes: elles se déplacent plus souvent à pieds que les garçons et moins souvent en motocyclette. Sans doute est-ce lié au fait que les garçons font en moyenne des études plus poussées les conduisant à fréquenter des établissements plus éloignés; des analyses complémentaires pourraient le prouver.

Les déplacements pour suivre une formation continue ou des cours supplémentaires

Les cours supplémentaires, surtout le matin et le soir, sont une pratique courante au Viêt-nam, qui est plus fréquente à Hanoi qu'à HCMV. Ces cours sont suivis par 7,8 % de la population âgée de 6 ans ou plus à HCMV et 8,7 % à Hanoi. Le maximum de fréquentation s'observe dans le groupe d'âges 10-14 ans (25,0 % à HCMV et jusqu'à 32,7 % à Hanoi) et dans le groupe d'âges 15-19 ans (24,1 % à HCMV et 30,8 % à Hanoi).

Les établissements dispensant ces cours ne sont pas répartis de la même manière d'un arrondissement à l'autre. Cela est visible dans les arrondissements 2, 8, 9, 11,12 à HCMV et Thanh Xuân, Tu Liêm, Dông Anh, Gia Lâm, Thanh Tri à Hanoi où il est difficile de trouver un établissement qui dispense la formation souhaitée: ce sont des arrondissements périphériques loin du centre ville où les déplacements sont difficiles et où il n'est pas aisé de faire venir des formateurs de qualité.

On peut se rendre à ces cours, soit à partir de la maison, soit au cours du trajet de retour de l'école ou du travail. En fait, une proportion de 88 % des élèves dans les deux villes partent de chez eux (tableau 17). En général, la distance à parcourir est plus courte que celle effectuée pour aller au cours régulier.

Tableau 17: Lieu de départ pour aller au cours supplémentaire
selon la ville et le sexe (%)

I iou de démant	Hô	Chi M	linh Ville		Har	noi
Lieu de départ	М	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Lieu d'habitation	88,3	88,1	88,2	88,9	88,8	88,9
Ecole	9,8	11,4	10,6	9,5	9,8	9,6
Lieu de travail	2,0	0,5	1,2	1,6	1,4	1,5
Total	100	100	100	100	100	100

Le moyen de transport utilisé pour se rendre à un cours supplémentaire est plus fréquemment motorisé que pour se rendre à l'école, montrant que l'on n'hésite pas à faire de longues distances pour rejoindre un cours renommé (tableau 18). La marche à pieds a diminué dans les deux villes et l'utilisation de la motocyclette a augmenté considérablement. Marche à pieds et bicyclettes restent cependant beaucoup plus répandues à Hanoi qu'à HCMV. Là aussi, l'autobus est utilisé plus souvent à Hanoi

qu'à HCMV, probablement grâce à une modernisation du réseau plus précoce (Molt, 2002).

Tableau 18: Répartition des personnes se rendant à un cours supplémentaire selon le moyen de transport, la ville et le sexe (%)

Moyen de transport	Hô	Chi M	inh Ville	Hanoi					
Moyell de transport	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble			
Marche à pieds	9,4	13,6	11,5	18,3	16,6	17,5			
Bicyclette	22,8	24,4	23,6	40,8	41,3	41,0			
Motocyclette	67,0	60,6	63,8	36,6	38,1	37,3			
Voiture personnelle	0,4	-	0,2	0,4	-	0,2			
Autobus	-	0,7	0,4	2,7	3,6	3,1			
Moto-taxi (Honda ôm)	_	-	_	0,4	0,4	0,4			
Véhicule de service	_			0,4		_0,2			
Autre	0,4	0,3	0,4	0,4		0,2			

Les horaires des déplacements

La figure 3 regroupe les horaires concernant les trois types de déplacements analysés: pour aller au travail, à l'école et au cours supplémentaire. Il s'agit des déplacements pour se rendre à l'activité concernée comme pour en revenir⁴.

On obtient de la sorte une bonne image des heures de pointe susceptibles de voir apparaître des embouteillages de circulation. On observe logiquement trois pics de circulation: le matin, aux alentours de midi et en fin d'après-midi. L'expérience montre cependant que peu d'embouteillages se produisent à la mi-journée dans chacune des deux villes, montrant que bon nombre de personnes déjeunent près du lieu de travail; cela conduit à prendre le seuil de 10 % de personnes en circulation parmi celles qui se déplacent dans la journée comme limite minimum pour le risque d'embouteillage. Dans ces conditions, on observe un risque d'embouteillage sérieux dans les plages horaires suivantes: 06:00-08:00 et 17:00-18:20 à Hô Chi Minh Ville: 06:45-08:15 et 17:00-18:20 également, à Hanoi. Les déplacements commencent plus tôt à Hô Chi Minh Ville et s'y achèvent plus tard; on observe plus de circulation durant l'après-midi à Hanoi. Le pic de circulation matinal plus précoce dans la métropole du sud s'explique en grande partie du fait que « l'horaire d'hiver », plus tardif, était en place à Hanoi au moment de l'enquête. En fin d'après-midi, le pic de circulation à partir de 17 heures, à la fin des horaires officiels de travail dans l'administration, est le même dans les deux villes.

⁴ Ce passage sur les horaires est tiré de Gubry et al., 2006.

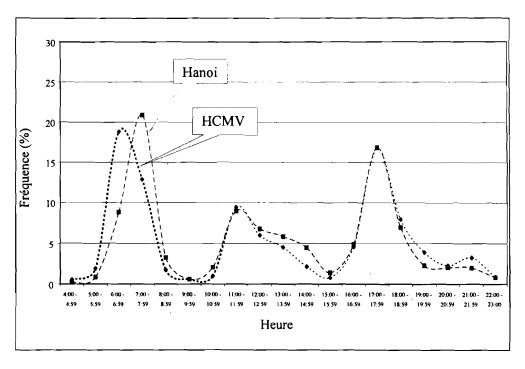


Figure 3: Horaires des déplacements pour les motifs confondus de travail, d'école ou de cours supplémentaires selon la ville (%)

Dans ce contexte, on pourrait imaginer, pour atténuer l'effet « heures de pointe », de moduler les horaires de travail selon la zone de localisation des entreprises et/ou selon le secteur économique. Mais bien sûr cela poserait des problèmes supplémentaires pour accompagner les enfants à l'école.

Les déplacements pour les courses

L'identification des activités quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles, trimestrielles telles que les déplacements pour le travail, les études, les courses, les loisirs... est nécessaire pour la compréhension des modes de vie et des déplacements des populations urbaines.

Le tableau 19 donne la fréquence d'achat de nourriture dans différents types de commerces selon le sexe et la ville pour les personnes âgées de 13 ans ou plus. La question était: « Où et comment achetez-vous la nourriture ? ».

Les types de commerces qu'on déclare ne jamais fréquenter, ce sont majoritairement les marchés sur trottoir (il s'agit des vendeurs ambulants sans infrastructure fixe), que ce soit à proximité de la maison ou en cours de route en revenant du travail par exemple; ces commerces sont moins fréquentés à HCMV qu'à Hanoi (respectivement 83,2 % et 72,9 % de la population dans les deux villes déclarent ne jamais fréquenter les marchés sur trottoir de proximité).

À l'opposé, les petits marchés de quartier rassemblent le plus de suffrages; ce sont eux qui sont le plus fréquentés tous les jours (17,8 % à HCMV et 19,9 % à Hanoi); ils comptent également une faible proportion de gens qui ne les fréquentent jamais. Les grands marchés, généralement au niveau de l'arrondissement, connaissent logiquement une fréquentation plus espacée (une fois par mois ou moins).

Les boutiques et supérettes sont visitées moins d'une fois par mois dans les deux villes, de même que les hypermarchés. Le cas de ces derniers est particulier dans la mesure où il n'existait pas encore d'hypermarché à proprement parler à Hanoi en 2003, au moment de l'enquête, contrairement à HCMV; les données entre les deux villes ne sont donc pas comparables à ce niveau. La fréquentation des supérettes et hypermarchés est en fait très dépendante du pouvoir d'achat et tout laisse à penser que le type de fréquentation indiqué ici constitue souvent plus une visite de curiosité d'équipements nouvellement installés que de déplacements pour les courses. La situation évolue cependant très vite, le nombre de supérettes et d'hypermarchés augmente rapidement dans les deux villes, et l'on s'achemine très probablement vers une fréquentation hebdomadaire de ces établissements⁵. Il est vrai aussi que les boutiques et hypermarchés peuvent être visités également pour des achats autres que de nourriture.

Les courses restent très majoritairement l'affaire des femmes dans les deux villes. Pour chaque catégorie de commerces, la proportion des femmes ne les fréquentant jamais est inférieure à celle des hommes. Le minimum est atteint pour les petits marchés: seules 45,8 % des femmes de HCMV et 34,2 % de celles de Hanoi déclarent ne jamais les fréquenter.

⁵ Sur ce sujet, voir Moustier et al., 2006.

Tableau 19: Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon le lieu de leurs courses, la fréquence des courses et le sexe, selon la ville (%)

	Hommes									F	emm	nes			Ensemble						
Lieu des courses	Jamais	Tous les jours	Quelques fois par semaine	Une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Total	Jamais	Tous les jours	Quelques fois par semaine	Une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Total	Jamais	Tous les jours	Quelques fois par semaine	Une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Total
							H	ô Ch	Min	h Vi	lle		_								
Sur le trottoir près de la maison	89,6	1,3	2,4	1,8	2,0	2,8	100,0	77,5	5,1	6,1	3,9	4,0	3,3	100,0	83,1	3,4	4,4	2,9	3,1	3,1	100,0
Com to Access in	87,5	1,6	3,3	2,2	2,4	3,0	100,0	79,3	2,4	5,7	4,2	4,4	4,0	100,0	83,1	2,0	4,6	3,3	3,5	3,5	100,0
Petit marché	79,9	4,6	4,0	4,6	3,4	3,5	100,0	45,8	29,2	12,4	7,1	3,4	2,0	100,0	61,6	17,8	8,6	6,0	3,4	2,7	100,0
																					100,0
																					100,0
Hypermarché	64,3	0,0	1,2	4,5	13,0	16,9	100,0	51,1	0,1	1,9	8,2	18,0	20,7	100,0	57,2	0,1	1,6	6,5	15,7	18,9	100,0
								1	Hano	<u>i</u>										-	
Sur le trottoir près de la maison	84,3	3,4	3,7	1,8	3,4	3,4	100,0	62,6	18,9	7,1	3,9	4,6	2,9	100,0	72,9	11,6	5,5	2,9	4,0	3,1	100,0
Sur le trottoir n'importe où	83,7	0,9	3,8	1,6	5,8	4,2	100,0	65,8	8,9	9,7	5,8	6,3	3,5	100,0	74,2	5,2	6,9	3,8	6,0	3,8	100,0
Petit marché	72.0	4.3	4.2	5.0	8.3	6,1	100.0	34,2	33,7	13,9	9,1	6,6	2,6	100,0	52,0	19,9	9,3	7,2	7,4	4,2	100,0
Grand marché																					100,0
Superette/boutique																					100,0
Hypermarché																					100,0

Les activités de loisirs

Dix catégories principales de loisirs ont été identifiées en réponse à la question « Quels sont vos loisirs préférés et quelle est leur fréquence ? », qui a été posée aux personnes de 13 ans ou plus (tableau 20).

La catégorie « sport », outre sa mention en tant que telle, représente de multiples activités telles que la gymnastique matinale dans un parc, le football, la musculation, le tennis de table, le billard; en outre la mention « assiste au football » a également été relevée, ce qui représente évidemment une activité physique des plus limitées, mais constitue bien un loisir... Une catégorie « autres (à préciser) » avait été prévue, mais elle n'a apporté qu'un nombre très réduit de réponses, de sorte que nous ne les avons pas fait figurer ici: la participation aux activités du quartier, la fréquentation de la pagode ou de l'église (dont les réponses ne sont pas exhaustives dans la mesure où ces activités n'ont sans doute pas été identifiées comme des « loisirs » à proprement parler), enfin les voyages, pique-niques ou excursions, qui sont bien des loisirs, mais qui nécessitent des moyens qui sont encore hors de portée de la majorité des citadins.

Le loisir de loin le plus fréquent est la « visite à la famille ou aux amis » et il est plus répandu à Hanoi qu'à HCMV: seuls 8,4 % des habitants de Hanoi et 14,2 % de ceux de HCMV déclarent ne jamais le pratiquer. Le loisir quotidien le plus fréquent est la promenade ou marche (16,5 % des habitants de Hanoi et 6,1 % de ceux de HCMV la mentionnent); cependant, on peut supposer que cela comprend aussi parfois la marche à pieds pour rejoindre son lieu de travail, ce qui n'est pas un loisir... À l'inverse, la discothèque est l'endroit le moins souvent fréquenté dans les deux villes; il est vrai que cela s'adresse plutôt aux adolescents et jeunes adultes.

Des différences significatives existent entre les deux villes et entre les sexes. En dehors de la marche, les loisirs quotidiens les plus fréquents concernent, dans l'ordre, la fréquentation des bars, le sport et le cinéma à HCMV; le sport, le cinéma et la fréquentation des bars à Hanoi. La fréquentation des bars est beaucoup plus répandue à HCMV qu'à Hanoi; La pratique des sports et la fréquentation des cinémas sont en revanche des activités beaucoup plus répandues à Hanoi qu'à HCMV.

Des différences entre les sexes sont intéressantes à relever. Une certaine habitude s'est instaurée à ce que les hommes se retrouvent entre collègues et amis, essentiellement masculins, au bar après le travail, pendant que les femmes font les courses, s'occupent de leurs enfants et préparent le repas du soir... C'est ainsi que 10,2 % des hommes de HCMV déclarent aller au bar tous les jours, alors que le nombre correspondant des femmes n'est que de 0,7 %; cette pratique est moins répandue à Hanoi et la différence entre les sexes y est moins prononcée.

Tableau 20: Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon le type de loisirs, la fréquence des loisirs et le sexe, selon la ville (%)

	Hommes									j	Femn	nes			Ensemble						
Type de loisirs	Jamais	Tous les jours	Quelques fois par semaine	Une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Total	Jamais	Tous les jours	Quelques fois par semaine	Une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Total	Jamais	Tous les jours	Quelques fois par semaine	Une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Total
	·					•	Hô	Chi l	Minh	Vill	e										•
Cinéma	88,5	1,8	0,2	0,5	4,0	5,0	100,0	87,7	2,2	0,8	0,5	3,6	5,2	100,0	88,1	2,0	0,5	0,5	3,8	5,1	100,0
Théâtre/spectacle/danse	89,2	0,0	0,2	0,7	4,1	5,8	100,0	86,8	0,1	0,1	1,0	4,5	7,4	100,0	87,9	0,1	0,2	0,8	4,3	6,6	100,0
Concert/musique	97,4	0,1	0,1	0,7	1,0	0,8	100,0	97,6	0,0	0,0	0,5	0,7	1,1	100,0	97,5	0,0	0,1	0,6	0,9	1,0	100,0
Maison des jeunes																					
et de la culture/	92,5	0,0	0,3	2,4	2,8	2,0	100,0	92,7	0,1	0,3	1,7	2,6	2,7	100,0	92,6	0,0	0,3	2,1	2,7	2,3	100,0
expositions															l						
Discothèque	97,3							ı							1						100,0
Karaoké	80,3	0,2	0,6	3,0	7,5	8,4	100,0	84,7	0,0	0,3	1,8	5,7	7,5	100,0	82,6	0,1	0,4	2,4	6,6	7,9	100,0
Café/bar/Internet/ jeux d'arcade	52,1	10,2	9,7	11,1	9,7	7,2	100,0	88,8	0,7	0,9	2,6	4,0	3,0	100,0	71,3	5,3	5,1	6,6	6,7	5,0	100,0
Visite à la famille ou aux amis	17,7	1,3	6,6	15,6	31,9	26,9	100,0	11,0	1,1	5,8	14,7	34,9	32,5	100,0	14,2	1,2	6,2	15,1	33,5	29,8	100,0
Promenade/marche	85,5	5,1	3,4	2,2	2,0	1,7	100,0	77,3	6,9	5,3	3,7	3,4	3,4	100,0	81,2	6,1	4,4	3,0	2,7	2,6	100,0
Sport	88,2	2,6	2,0	3,3	2,4								-	100,0					1,5	1,2	100,0

									Hano	oi											
Cinéma	74,3	5,4	0,9	1,1	7,4	11,0	100,0	74,0	6,0	0,7	1,0	7,9	10,3	100,0	74,2	5,7	0,8	1,1	7,6	10,7	100,0
Théâtre/spectacle/danse	91,6	0,0	0,2	0,4	1,8	6,0	100,0	92,0	0,2	0,2	0,2	1,9	5,6	100,0	91,8	0,1	0,2	0,3	1,8	5,8	100,0
Concert/musique	97,4	0,0	0,0	0,2	0,5	1,8	100,0	97,1	0,1	0,0	0,2	0,6	1,9	100,0	97,3	0,1	0,0	0,2	0,5	1,9	100,0
Maison des jeunes et de la culture/ expositions	93,7	0,3	0,4	0,4	2,7	2,4	100,0	94,4	0,2	0,4	0,8	2,8	1,4	100,0	94,0	0,3	0,4	0,6	2,8	1,9	100,0
Discothèque	98,1	0,0	0,2	0,2	0,6	0,9	100,0	98,2	0,2	0,2	0,2	0,5	0,7	100,0	98,2	0,1	0,2	0,2	0,5	0,8	100,0
Karaoké	87,3	0,1	0,9	0,9	5,6	5,1	100,0	92,0	0,0	0,5	0,5	3,1	4,0	100,0	89,7	0,0	0,7	0,7	4,3	4,5	100,0
Café/bar/Internet/ jeux d'arcade	69,7	1,3	5,1	6,9	11,0	6,0	100,0	86,1	0,4	1,5	2,5	5,3	4,1	100,0	78,1	0,8	3,3	4,7	8,1	5,0	100,0
Visite à la famille ou aux amis	9,0	4,8	17,6	29,0	25,7	13,9	100,0	7,8	4,5	16,1	29,6	27,0	15,0	100,0	8,4	4,6	16,8	29,3	26,4	14,5	100,0
Promenade/marche	72,5	13,4	5,0	3,1	2,9	3,1	100,0	65,8	19,6	6,1	2,5	2,5	3,6	100,0	69,1	16,5	5,5	2,8	2,7	3,3	100,0
Sport	75,8	10,8	6,0	3,9	1,8	1,7	100,0	90,5	4,1	1,9	1,4	1,0	1,2	100,0	83,3	7,4	3,9	2,6	1,4	1,5	100,0

On ne sera pas étonné de trouver plus d'hommes pratiquant un sport que de femmes; ces dernières déclarant plutôt faire de la marche.

En conclusion

Les points essentiels qui se dégagent de cette analyse des déplacements temporaires sont les suivants:

- Les motifs de sortie du domicile pour raison de travail et de cours restent importants tous les jours de la semaine, montrant que l'activité économique continue durant les week-ends, tout comme la fréquentation de cours supplémentaires ou de formation continue.
- La plupart des citadins travaillent au sein de leur arrondissement de résidence. Cela reste possible par le maintien d'une large imbrication des activités productrices et des zones d'habitation.
- Contrairement à l'attente, c'est plutôt dans les arrondissements ruraux, éloignés du centre, que les habitants travaillent près de leur domicile.
- Les moyens de transport utilisés restent essentiellement individuels: la motocyclette, la bicyclette et la marche. Leurs avantages sont leur flexibilité et leur rapidité sur des trajets courts, mais sur de longues distances ils montrent rapidement leurs limites. L'utilisation du bus pour aller au travail et à l'école est encore marginale, mais elle est plus répandue à Hanoi qu'à HCMV.
- Il existe un décalage au niveau des heures de départ pour le travail, pour l'école et pour les cours supplémentaires entre HCMV et Hanoi. Les pics de circulation se dégagent cependant très nettement.
- Le décalage entre les non-migrants et les migrants au niveau des déplacements temporaires n'est pas très important; cet aspect n'a donc pas été traité ici.
- De très nombreuses analyses complémentaires restent possibles et souhaitables. Nous n'en citerons que quelques unes: l'analyse des déplacements, des courses et des loisirs selon les indicateurs de niveau de vie; l'analyse des moyens de transport selon le niveau de vie; l'analyse des moyens de transport selon les distances et le cycle d'études; l'analyse des courses et des loisirs selon l'âge... Une représentation cartographique élaborée serait fructueuse.

Références

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Trân Thi Thanh Thuy, Nguyên Thi Thiêng, Pham Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam). In Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyên Thi Thiêng, Pham Thuy Huong (Dir.), La ville vietnamienne en transition. Paris: Karthala, IMV, PADDI, 314 p., p. 73-110. (Hommes et Sociétés). Nouv. réf.: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thuỷ, Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Di dân nội thị tại Thành Phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). Trong Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thuý Hương, Gubry Patrick, Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel (Chủ biên), Đô thị Việt Nam trong thời kì quá độ. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IMV, PADDI, 323 tr., tr. 74-110.

Molt Walter, 2002, The transformation of public transport in Ha Noi./ Cài cách hệ thống giao thông công cộng Hạ Nội. *In* Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quế (Éds), Regards croisés sur Hanoi. Transition, spécificité urbaine et choix de développement/ Hà Nội. Thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển. Actes du séminaire du PRUD/ Kỷ yếu hội thảo của PRUD, Hanoi, 12-14 novembre 2002. Hanoi: Institut des Métiers de la Ville (IMV)/ Dự án đào tạo chuyên ngành đô thị, 287 p., p. 131-146.

Moustier Paule, Dao The Anh, Hoang Bang An, Vu Trong Binh, Figuie Muriel, Nguyen Thi Tan Loc, Phan Thi Giac Tam (Eds), 2006, Supermarkets and the poor in Vietnam. Hanoi: CIRAD, ADB, 324 p. (MALICA-Markets and Agriculture Linkages for Cities in Asia, M4P-Making Markets Work Better for the Poor).

Việc đi lại

Patrick Gubry Nguyễn Quốc Huy Pham Thi Thanh Hiền

Việc đi lại của dân cư ngoài việc di chuyển thay đổi hẳn nơi cư trú, còn bao gồm việc di chuyển tạm thời. Chúng tôi chi đề cập ở đây những di chuyển đi lại trong phạm vi một ngày như đi lại làm việc, đưa con đi học, đến các lớp học bổ túc và cả những di chuyển có tính chất thời điểm như đi mua sắm hoặc vui chơi giải trí.

Thật là thú vị khi có một cái nhìn chung về những đi lại di chuyển tạm thời này để có thể khoanh lại những loại hình di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội và sự phân bố việc đi lại đó theo ngày trong tuần.

Những loại hình di chuyển

Phân tích tình hình đi lại của dân cư, bao gồm những di chuyển con thoi, được biết thông qua một câu hỏi chung về mục đích di chuyển: "Hôm qua, ông/bà ra khỏi nhà với mục đích gì?" (Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời cho câu hỏi này). Phần này chỉ dành riêng cho những đối tượng từ 13 tuổi trở lên, tức là 12.009 cá nhân.

Ngày phỏng vấn

Theo tiến độ công việc của điều tra viên mà ngày phỏng vấn là tất cả các ngày trong tuần (*Bảng 1*). Chúng tôi đã nêu rõ yêu cầu rằng cuộc phỏng vấn phải được tiến hành vào tất cả các ngày trong tuần, kể cả thứ bảy và chủ nhật, để có thể bao quát hết các lý do ra khỏi nhà. Tất nhiên, lý do này phụ thuộc vào ngày trong tuần; chẳng hạn, chủ nhật là ngày nghỉ ngơi, vì vậy lý do ra khỏi nhà để đi làm thường là không nhiều, trong khi đó lý do ra khỏi nhà để đi chơi lại nhiều hơn. Dự đoán (giả thuyết này) hoàn toàn dựa trên cơ sở rằng: đại bộ phận điều tra viên tại TP. Hồ Chí Minh là cán bộ của Viện nghiên cứu kinh tế và họ chỉ có thể nghỉ vào cuối tuần.

Bảng 1: Phân bố đối tượng phỏng vấn từ 13 tuổi trở lên theo ngày phỏng vấn và thành phố

NI-3 #: à 4	TP. Hồ Ch	í Minh	Hà Nội				
Ngày điều tra	Số người	%	Số người	%			
Thứ hai	705	9,9	324	6,6			
Thứ ba	1.001	14,1	630	12,9			
Thứ tư	912	12,8	771	15,7			
Thứ năm	1.042	14,7	830	16,9			
Thứ sáu	957	13,5	814	16,6			
Thứ bảy	1.187	16,7	756	15,4			
Chủ nhật	1.218	17,1	752	15,4			
Không xác định	89	1,3	21	0,4			
Tổng số	7.111	100,0	4.898	100,0			

12.009 người từ 13 tuổi trở lên

Việc điều tra viên thực hiện tốt yêu cầu là phỏng vấn cả thứ bảy chủ nhật (để có thông tin về lý do ra khỏi nhà vào ngày hôm qua, tức là ngày thứ sáu và thứ bảy) đã làm cho số người được phỏng vấn vào hai ngày này tại TP. Hồ Chí Minh là đông nhất. Tuy nhiên, việc tuân thủ nghiêm túc yêu cầu đặt ra không phải là yếu tố duy nhất ảnh hưởng đến kết quả trên mà còn có những lý do khác nữa. Thứ nhất, ngày nghỉ là thời điểm mà cán bộ điều tra dễ dàng gặp được đối tượng phỏng vấn hơn. Thứ hai, cán bộ của Viện Kinh tế ngoài việc tiến hành điều tra họ còn phải thực hiện công việc cHuyện môn của mình, nên họ chỉ có thể tiến hành phỏng vấn vào thứ bảy, chủ nhật. Hiện tượng này không rõ nét ở Hà Nội. Ngày phỏng vấn phụ thuộc chủ yếu vào lịch học của sinh viên, những người được huy động làm điều tra viên. Đối với họ chủ nhật cũng có thể phải đi học thêm. Nhìn chung, thứ hai là ngày mà việc phỏng vấn diễn ra ít nhất, cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Điều đó cũng có thể ảnh hưởng đến mức độ chính xác của thông tin liên quan đến lý do ra khỏi nhà vào ngày chủ nhật.

Mục đích ra khỏi nhà của người dân gần như nhau ở cả hai thành phố

Theo số liệu thống kê, có thể thấy sự khác biệt đáng kể về ngày điều tra giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Vì lý do ra khỏi nhà thay đổi theo ngày trong tuần, nên chúng tôi sử dụng phương pháp qui chuẩn theo cơ cấu, chẳng hạn chúng tôi chọn lịch phỏng vấn của TP. Hồ Chí Minh làm cơ cấu qui chuẩn để phân tích sự khác biệt chung giữa hai thành phố.

Lý do ra khỏi nhà có thể chia thành 9 nhóm, nhóm thứ 10 bao gồm những người không ra khỏi nhà.

- 0. Không ra khỏi nhà
- 1. Đi làm (phương án trả lời khác: kinh doanh, bán buôn, đón vợ/ chồng, tìm việc, tập quân sự, đến nơi làm việc để xin phép nghỉ)
- 2. Đi học (phương án trả lời khác: đi tìm chỗ học)
- 3. Đưa/ đón con đi học
- 4. Đi chơ
- 5. Thăm họ hàng (trong thành phố hoặc ở quê)
- 6. Thăm bạn bè
- 7. Đến cơ sở y tế (phương án trả lời: đến hiệu thuốc/ đi mua thuốc)
- 8. Đi chơi, giải trí (phương án trả lời: bar, đi uống bia, đi ăn sáng, đi dạo, đi chơi, đi chơi với bạn bè, đi chơi thể thao, đi đá bóng, trượt patin, chơi tennis, chơi cờ, tham gia các hoạt động xã hội, đến nhà văn hóa, đi du lịch, đưa mẹ ra ga)
- 9. Khác (phương án trả lời: đi chùa, đến nhà thờ, đi đưa đám ma, họp hội cựu chiến binh, họp tổ dân phố, mang cơm ra ngoài)

Băng 2: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo lý do ra khỏi nhà ngày hôm trước của cuộc phỏng vấn, theo giới tính và thành phố (%)

	Thành phố HCM			Hà Nội					
Lý do ra khỏi nhà				Số liệu thô			Số liệu đã		
							qui chuẩn*		
	Chung	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ
0. Không ra khỏi nhà	16,4	16,0	16,9	17,4	19,3	15,5	18,7	20,6	16,8
1. Đi làm	46,1	57,1	36,1	44,3	47,9	40,9	43,7	47,2	40,2
2. Đi học	13,0	13,5	12,6	14,4	16,3	12,5	14,1	16,1	12,1
3. Đưa/đón con đi học	6,5	5,6	7,3	3,1	2,6	3,7	4,4	3,9	5,0
4. Đi chợ	21,8	4,9	37,1	21,7	4,6	38,3	22,0	4,7	38,8
5. Thăm họ hàng	3,5	3,7	3,3	4,2	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
6. Thăm bạn bè	4,9	6,6	3,4	6,2	7,9	4,5	6,4	8,1	4,7
7. Đi đến cơ sở y tế	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
các loại			,						
8. Đi chơi, giải trí	3,8	5,0	2,7	5,2	6,9	3,5	6,5	8,2	4,8
9. Khác	0,8	1,1	0,5	0,5	0,6	0,5	1,9	2,0	1,7

12.009 đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên, có thể lựa chọn nhiều phương án trà lời

* Lịch phóng vấn giống như tại TP. Hồ Chí Minh

Cách phân loại lý do ra khỏi nhà vào ngày hôm trước như trên có thể còn gây tranh luận, tuy nhiên nó cũng cho ta thấy hình ảnh sống động về các hoạt động của người dân tại các thành phố lớn của Việt Nam. Những hoạt động này phần nào có liên quan đến các yếu tố lịch sử và văn hoá. Hai trong số các lý do ra khỏi nhà cần giải thích: thứ nhất, trong số các hoạt động giải trí, chơi cờ ở đây được hiểu là chơi các loại cờ quốc tế cũng như cờ tướng, mà loại sau này thì phổ biến hơn; thứ hai, việc đi ăn

sáng được đưa vào nhóm 8 là vì buổi sáng nhiều người thường thích ăn phở (món ān nóng có thịt bò hoặc thịt gà và các loại gia vị đặc trưng). Mọi người thường ăn phở ngoài hàng vì nấu phở tốn không ít thời gian. Tất nhiên, chúng ta cũng có thể tự hỏi liệu đây có phải là một thú vui không?

Không có sự khác biệt đáng kể về lý do ra khỏi nhà giữa hai thành phố, ngay cả khi chúng tôi sử dụng các dữ liệu có khả năng so sánh trên cơ sở phương pháp qui chuẩn về thời gian phỏng vấn (cơ sở qui chuẩn ở đây là lịch phỏng vấn của TP. Hồ Chí Minh). Điều này không có gì đáng ngạc nhiên, bởi vì các thành phố lớn có lối sống đặc trưng tương đối giống nhau, đặc biệt đây lại là hai thành phố quan trọng về nhiều mặt của đất nước, và có chung khung cảnh văn hoá. Lý do chính ra khỏi nhà là đi làm (61% những người được hỏi tại TP. Hồ Chí Minh và 43,7% tại Hà Nội trả lời lý do ra khỏi nhà ngày hôm qua là đi làm), sau đó đến lý do đi chợ/ mua sắm (21,8% tại TP. Hồ Chí Minh và 22,0% tại Hà Nội), tiếp theo là lý do đi học (13% tại TP. Hồ Chí Minh và 14,1% tại Hà Nội). Các lý do khác thường không phổ biến. Cuối cùng, 16,4% người dân TP. Hồ Chí Minh và 18,7% người dân Hà Nội không ra khỏi nhà vào ngày hôm trước. Tuy nhiên, so sánh giữa hai thành phố có thể nêu lên một số điểm khác biệt sau đây:

- Người dân TP. Hồ Chí Minh đưa con đi học nhiều hơn người dân Hà Nội, điều này có thể là do tại TP. Hồ Chí Minh, trẻ em đi học xa hơn.
- Người dân Hà Nội đi thăm bạn bè và người thân nhiều hơn.
- Các hoạt động giải trí được thực hiện nhiều hơn tại Hà Nội.
- Lý do ra khỏi nhà tại Hà Nội đa dạng hơn.

Ba điểm khác biệt cuối cùng cần được phân tích sâu hơn.

Ngoài công việc xã hội, người phụ nữ còn phải làm việc nhà

Lý do ra khỏi nhà rất khác nhau giữa phụ nữ và nam giới. Chúng tôi sẽ đề cập ở đây một số điểm khác biệt chính để thấy rõ mối quan hệ thú vi về giới.

Đại bộ phận phụ nữ ra khỏi nhà để đi chợ, ở Hà Nội cũng như ở TP. Hồ Chí Minh, cụ thể là 37,1% phụ nữ ở TP. Hồ Chí Minh (trong khi nam giới chỉ có 4,9%) và 38,8% phụ nữ ở Hà Nội (trong khi nam giới chỉ có 4,7%). Đi chợ ở đây thường có nghĩa là đi mua thức ăn hơn là đi mua sắm, một việc mà mọi người thường cho rằng phụ nữ rất thích khi họ có tiền.

Nam giới ra khỏi nhà để đi làm nhiều hơn. Điều này là hợp lý bởi vì một số phụ nữ ở nhà nội trợ. Sự chênh lệch về tỷ lệ nam đi làm và tỷ lệ nữ đi làm giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có sự khác biệt rõ nét (21% và 7%). Điều đó chứng tỏ rằng phụ nữ Hà Nội tham gia hoạt động kinh tế nhiều hơn. Nhìn chung, người ta ghi nhận phụ nữ cũng tham gia công việc nhiều bên ngòai.

Nam giới ra khỏi nhà để đi học nhiều hơn phụ nữ, bởi vì nam giới thường học nhiều hơn, và họ thường đi học vào buổi tối. Trong khi đó, phụ nữ thường đưa/đón con đi học, điều này có thể giải thích, một mặt do nam giới thường đi làm và rất bận (ít có thời gian), mặt khác do quan niệm truyền thống nam giới thường giao phó việc chăm

sóc con cái cho phụ nữ. Tương tự như vậy, phụ nữ đến cơ sở y tế nhiều hơn nam giới, cũng có thể là do họ đến đó để khám bệnh cho con nhỏ.

Không có sự khác biệt về giới trong việc ra khỏi nhà để đi thăm người thân. Ngược lại, đối với việc thăm hỏi bạn bè, trái với dự đoán, nam giới thường tích cực hơn trong hoạt động này. Thăm hỏi người thân và bạn bè là những hoạt động diễn ra thường xuyên hơn ở Hà Nội. Lý do ra khỏi nhà để thăm bạn bè nhiều hơn ở nam giới. Điều này có thể giải thích bằng việc nam giới có nhiều thời gian rỗi hơn, nhất là sau giờ làm, còn phụ nữ phải đảm nhận công việc nội trợ.

Hiện tượng này cũng lặp lại đối với lý do ra khỏi nhà để đi chơi, giải trí: số nam giới nói rằng hôm qua họ ra khỏi nhà để đi chơi, giải trí cao gấp hai lần phụ nữ. Tại Hà Nội hiện tượng này phổ biến hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Trong số các hoạt động giải trí của nam giới thì đi hàng quán, nhất là sau giờ làm, đã trở thành thông lệ.

Các lý do ra khỏi nhà khác, đặc biệt là để tham gia các hoạt động xã hội, thường là nét đặc trưng của nam giới. Tại TP. Hồ Chí Minh, sự khác biệt này giữa nam và nữ rõ nét hơn ở Hà Nội.

Một số người có thể cho rằng, nam giới thường đi hàng quán với bạn bè của mình hoặc tụ tập trong khi phụ nữ nấu ăn và làm việc nhà, đi chợ, đón con hoặc đưa người nhà đến cơ sở y tế, trong khi đó một số người khác lại cho rằng, phần lớn thời gian trong ngày nam giới đã làm việc kiệt sức ở cơ quan/nơi làm việc, tối lại phải đi học thêm. Chúng tôi sẽ không đi sâu vào vấn đề này, mặc dù các nhận định trên đều dựa trên số liệu thực tế.

Công việc được thực hiện vào tất cả các ngày trong tuần

Việc phân tích lý do ra khỏi nhà theo các ngày trong tuần làm sáng tỏ những điều thú vị (xem *Bảng 3* và *Bảng 4*)¹. Vì vậy, chúng tôi sẽ xem xét các đặc điểm cơ bản liên quan đến lý do ra khỏi nhà vào các ngày trong tuần.

Cả ở Hà Nội và ở TP. Hồ Chí Minh, những người được phỏng vấn thường ở nhà vào thứ bảy và chủ nhật. Điều này khá hợp lý vì đây là những ngày nghỉ cuối tuần. Những người làm trong khu vực hành chính thường được nghỉ 2 ngày, và từ tháng 10/1999 những người vẫn còn phải làm việc vào sáng thứ bảy trước đây cũng đã được nghỉ 2 ngày trong tuần. Ngược lại, ở Hà Nội, số người không ra khỏi nhà vào thứ năm và thứ sáu nhiều hơn vào thứ bảy, ngày mà thông thường nhiều người ra khỏi nhà.

Bàng 3 được xây dựng từ số liệu thô: số liệu trong các cột ô chung đã không được sử dụng để so sánh bởi vì các cuộc phòng vấn không được phân bố đều theo các ngày trong tuần; ngược lại số liệu trong các cột khác có thể sử dụng để so sánh. Bang 4 được xây dựng từ số liệu đã qui chuẩn theo lịch phòng vấn của TP. Hồ Chí Minh; số liệu trong các cột này, vì vậy, có thể so sánh được với nhau một cách tương đối, chứ không phải theo giá trị tuyệt đối. Các ngày trong tuần được liệt kê trong hai bảng số liệu này, tất nhiên, là ngày trước khi cuộc phong vấn được thực hiện.

Một điều thú vị và bất ngờ là lý do ra khỏi nhà để đi làm chiếm tỷ trọng khá cao vào tất cả các ngày trong tuần. Tại TP. Hồ Chí Minh, 46,1% số người được hỏi đã ra khỏi nhà để đi làm, 43,3% đi làm vào thứ bảy và 39,7% đi làm vào chủ nhật. Tỷ lệ này ở Hà Nội cũng tương tự: 44,3%; 38,7% và 34%. Ở Hà Nội cũng như ở TP. Hồ Chí Minh nhiều người được phỏng vấn tự nguyện làm việc vào ngày nghỉ, đặc biệt trong khu vực kinh tế tư nhân và kinh tế phi kết cấu. Cùng với các nghiên cứu được tiến hành tại Đông Nam Á và Đông Á, hiện tượng này có thể cho chúng ta thấy rõ xu hướng đặc thủ mang tính chất vùng, có những ảnh hưởng (tác động) kinh tế xã hội quan trọng:

- Trên bình diện kinh tế, số giờ làm việc cao trong tuần tăng khối lượng công việc và giảm chi phí lao động đã làm cho các nền kinh tế Đông Á có được những lợi thế so sánh;
- Trên bình diện xã hội, ngược lại, số giờ làm việc cao hạn chế khả năng tái tạo sức lao động, đặc biệt là khi nó gắn với những khoản lương thấp.

Việc ra khỏi nhà để đi học cũng xảy ra vào tất cả các ngày trong tuần. Tỷ lệ ra khỏi nhà để đi học thấp hơn vào ngày chủ nhật cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, nhưng điều đó không có nghĩa là không có người đi học vào ngày này (9,6% số người được hỏi ra khỏi nhà để đi học vào chủ nhật). Chúng tôi nhận thấy rằng: tỷ lệ người ra khỏi nhà để đi học là nhữ nhau đối với tất cả các ngày trong tuần, kể cả thứ bảy (đại bộ phận các trường vẫn học vào sáng thứ bảy). Chỉ có ngày chủ nhật là số người đi học ít hơn. Giáo viên thường dạy thêm những môn quan trọng vào ngày nghỉ. Xu hướng này ngày càng trở nên có tính áp đặt đối với các bậc phụ huynh để có thêm thu nhập cho giáo viên vì mức lương của họ khá thấp. Nhiều bậc phụ huynh sẵn sàng đăng ký học với mong muốn kết quả học tập của con mình sẽ tốt hơn hoặc cho con học theo phong trào (sức ép xã hội xung quanh).

Việc đi chợ xếp thứ hai trong số các lý do ra khỏi nhà ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Đi chợ/đi mua sắm được thực hiện vào tất cả các ngày trong tuần, bởi vì những người kinh doanh buôn bán không có ngày nghỉ. Chủ nhật là ngày mà mọi người đi chợ/đi mua sắm nhiều nhất tại Hà Nội.

Việc đi thăm gia đình, người thân được thực hiện vào tất cả các ngày trong tuần. Chúng tôi nghĩ rằng vào ngày nghi cuối tuần, người ta thường thăm hỏi nhau nhiều hơn, nhưng chi ở Hà Nội, tỷ lệ những người đi thăm gia đình, họ hàng mới tăng vọt vào thứ bảy. Đây là những cuộc thăm hỏi không dự định trước hoặc những cuộc thăm hỏi do gia đình có việc mà những việc này lại có thể xảy ra vào bất cứ ngày nào.

Ngược lại, việc đi thăm bạn bè phụ thuộc rất nhiều vào ngày trong tuần, bởi vì nó liên quan đến việc học hành của con cái. Tại TP. Hồ Chí Minh, đi thăm bạn bè thường được thực hiện vào thứ tư hoặc vào ngày nghi cuối tuần. Người dân Hà Nội thường đến thăm bạn bè vào cuối tuần, đặc biệt là thứ bảy.

Việc đi lại

Bảng 3: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo lý do ra khỏi nhà vào các ngày trong tuần và theo thành phố (%)

		L.	Thành	n phố I	Iồ Chí	Minh						Hà	Nội			
Lý do ra khỏi nhà	Chung	Thứ hai	Thứ ba	Thứ tư	Thứ năm	Thứ sáu	Thứ bảy	Chủ nhật	Chung	Thứ hai	Thứ ba	Thứ tư	Thứ năm	Thứ sáu	Thứ bảy	Chủ nhật
0. Không ra khỏi nhà	16,4	13,9	16,9	16,2	17,7	12,1	18,4	22,3	17,4	15,7	13,7	15,5	17,5	21,7	17,4	23,8
1. Đi làm	46,1	48,3	47,0	45,7	44,5	51,9	43,3	39,7	44,3	47,3	50,5	47,2	44,0	42,7	38,7	34,0
2. Đi học	13,0	11,6	13,1	13,5	14,2	13,7	14,3	9,6	14,4	14,1	15,7	15,2	15,0	14,9	13,2	9,6
3. Đưa/ đón con đi học	6,5	6,8	8,8	6,4	6,6	6,7	5,3	5,0	3,1	4,1	3,9	2,8	2,5	2,9	2,7	3,7
4. Đi chợ	21,8	22,0	21,5	20,8	21,7	22,7	21,7	21,6	21,7	20,8	21,6	20,5	20,9	22,8	22,5	25,6
5. Thām họ hàng	3,5	3,9	3,3	2,3	3,8	3,9	3,8	3,4	4,2	2,9	3,1	2,5	5,6	2,8	7,8	4,3
6. Thām bạn bè	4,9	4,4	4,0	6,6	4,1	5,0	5,9	4,1	6,2	4,3	4,9	4,9	5,9	4,8	11,0	7,1
7. Đi đến cơ sở y tế các loại	0,9	0,5	0,9	1,1	0,7	1,1	0,9	0,6	0,5	0,5	0,3	0,4	0,9	0,5	0,7	0,0
8. Đi chơi, giải trí	3,8	2,9	3,1	5,1	3,8	4,4	4,4	3,0	5,2	3,8	5,8	6,5	5,4	2,2	6,0	7,7
9. Khác	0,8	0,9	0,8	0,7	1,3	0,8	0,4	0,7	0,5	0,8	0,3	0,2	0,5	0,9	0,4	0,3

Bảng 4: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo lý do ra khởi nhà,
ngày làm việc/ ngày nghĩ và thành phố (%)

Lý do ra	Thàn	h phố Hồ (Chí Minh		Hà Nội	
khỏi nhà	Chung	Ngày làm việc	Ngày nghi cuối tuần	Chung	Ngày Iàm việc	Ngày nghi cuối tuần
0. Không ra khỏi nhà	16,4	15,2	19,8	18,7	17,1	19,7
1. Đi làm	46,1	47,6	42,0	43,7	46,2	37,0
2. Đi học	13,0	13,2	12,6	14,1	15,0	11,9
3. Đưa/đón con đi học	6,5	7,0	5,2	4,4	3,2	3,0
4. Đi chợ	21,8	21,8	21,6	22,0	21,4	23,6
5. Thăm họ hàng	3,5	3,4	3,6	4,4	3,4	6,5
6. Thăm bạn bè	4,9	4,8	5,3	6,4	4,9	9,6
7. Đi đến cơ sở y tế các loại	0,9	0,9	0,8	1,9	0,5	0,4
8. Đi chơi, giải trí	5,1	3,9	3,9	6,5	4,6	6,7
9. Khác	0,8	0,9	0,5	1,9	0,5	0,4

^{12.009} đối tượng phóng vấn từ 13 tuổi trở lên; có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời, số liệu đã xứ lý theo trong số và có khả năng so sánh.

Việc đến các cơ sở y tế tuỳ thuộc vào hoàn cảnh cụ thể, vào các tai nạn/sự kiện xảy ra ngoài dự kiến cũng như vào lĩnh vực hoạt động của các cơ sở y tế này. Người dân có thể đến cơ sở y tế vào tất cả các ngày trong tuần, trừ chủ nhật, vì các cơ sở y tế ít làm việc vào chủ nhật.

Lý do ra ngoài để đi chơi hoặc giải trí có tỷ lệ cao nhất vào các ngày cuối tuần ở Hà Nội là hợp lý. Ở TP. Hồ Chí Minh, thứ tư lại là ngày mà nhiều người đi chơi/giải trí nhất. Đây là hiện tượng cần được nghiên cứu và giải thích. Xuất phát từ một thực tế là các lý do ra ngoài để đi chơi và giải trí khác rất ít được kể đến, chúng tôi cho rằng cần phải có tiền để thực hiện các hoạt động vui chơi giải trí. Đại bộ phận dân cư đô thị Việt Nam không có đủ tiền để tham gia vào các hoạt động này.

Phân tích tình hình đi làm

Khoảng cách và thời gian đi lại

Nghiên cứu về di chuyển trong nội thị đang là một vấn đề ưu tiên hiện nay của nhiều ngành, nhiều cấp của các thành phố lớn. Vấn đề này lại càng đặc biệt nghiêm trọng hơn trong tình hình kẹt xe, nhất là ô nhiễm môi trường, ô nhiễm tiếng ồn do các phương tiện vận chuyển gây ra... ở các đô thị lớn của Việt Nam, mà đặc biệt là ở thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Phần phân tích dưới đây sẽ cho người

Số liệu cột chung bao gồm cả các ngày không được xác định. Các ngày này không nhất thiết phải là các ngày mà người được hỏi hoặc không đi ra khỏi nhà, hoặc ra khỏi nhà với mục đích khác.

đọc một cái nhìn tổng quát về tình hình đi làm của cư dân hai thành phố lớn nhất Việt Nam hiện nay. Cụ thể là chúng tôi sẽ xem xét nơi ở, nơi làm việc và thời gian di chuyển cần thiết.

Bảng 5 sẽ cho chúng ta một cái nhìn hệ thống về tương quan giữa nơi ở và nơi làm việc.

Bảng 5: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên đang làm việc theo nơi làm việc, nơi ở và thành phố

					m việc			
	T	P. Hồ (Chí Mi	nh		Hà	Nội	
Nơi làm việc	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Quận trung tâm	91,3	23,7	17,7	68,0	84,7	44,5	11,8	52,1
Quận ven đô	3,9	70,5	4,4	15,3	7,4	45,5	4,2	14,3
Huyện	3,2	3,0	75,4	14,8	6,2	6,8	83,1	31,9
Tinh khác	1,7	2,7	2,4	2,0	1,7	3,1	0,9	1,7
Tổng cộng	100	100	100	100	100	100	100	100

Nhìn chung, dân cư ở các quận trung tâm là đông nhất và họ cũng thường làm việc ở đây (91,3% tại TP. Hồ Chí Minh và 84,7% tại Hà Nội) bởi vì các quận trung tâm thường là nơi có nhiều công sở, cửa hàng, trường học. Các quận trung tâm cũng là nơi làm việc của nhiều người dân sống ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành. Một tỷ lệ khá lớn những người dân sống ở khu vực nông thôn làm việc tại chỗ, đó là những công việc nhà nông và thường làm ngay gần nhà.

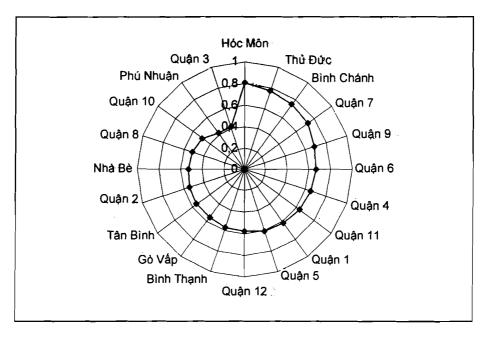
Tình trạng trở nên tương phản hơn nếu chúng ta phân tích từ quận trung tâm ra quận ven đô. Đại bộ phận những người được phỏng vấn mong muốn làm việc tại nơi họ đang sinh sống hoặc những quận gần đó. Tuy nhiên, tỷ lệ những người tìm được nơi làm việc ngay trong quận mà họ sinh sống rất khác biệt nếu phân tích theo quận. Chẳng hạn, tại TP. Hồ Chí Minh, nếu gần 81% dân cư của quận Hóc Môn làm việc tại quận này thì chỉ có 41% dân cư của quận 3 làm việc tại quận 3 (Hình 1). Tại Hà Nội, 98% dân cư huyện Đông Anh làm việc ngay trong huyện, nhưng chi có 42% dân cư quận Đống Đa làm việc tại quận Đống Đa (Hình 2). Nhìn chung, dân cư các huyện ngoại thành hoặc các vùng còn nhiều hoạt động nông nghiệp người dân thường làm việc gần nhà (ví dụ như quận Hóc Môn, Thủ Đức, Bình Chánh ở TP. Hồ Chí Minh; Đông Anh, Gia Lâm, Thanh Trì tại Hà Nội), trong khi đó tại các quận được coi là lý tưởng "để ở" thì người dân lại thường làm việc ở quận khác

(chẳng hạn quận 3, quận Phú Nhuận, quận 10 tại TP. Hồ Chí Minh; quận Cầu Giấy, quận Tây Hồ, quận Ba Đình tại Hà Nội). Tỷ lệ không nhiều những người sống ở quận Cầu Giấy làm việc trong địa bàn quận là điều ngạc nhiên đối với một quận ven đô, tuy nhiên đây là quận mà mọi người muốn dọn đến ở do có nhiều công trình xây dựng mới với những căn hộ hiện đại.

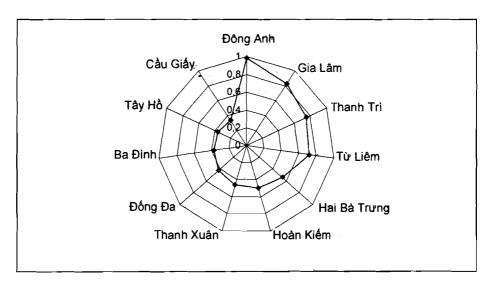
Thông tin thú vi hơn là khoảng thời gian từ nhà tới nơi làm việc. Số liệu được trình bày ở đây là những con số do đối tượng điều tra ước lượng yề khoảng cách cũng như thời gian (Bảng 6, 7 và 8); chúng tôi không tính khoảng cách trung bình trên thực tế giữa các quân huyên, chẳng hạn khoảng cách giữa tâm và các tu điểm địa lý, một mặt là vì mẫu điều tra hạn chế (và không được phân bố đều trong mỗi quận huyện), mặt khác là do khoảng cách di chuyển thực tế phụ thuộc vào vị trí chính xác của nơi làm việc và nơi ở trong pham vi các quân đi và đến. Số liêu này được đưa ra mang tính chất tham khảo, bởi vị sư ước đoán thay đổi giữa người này và người khác và đô tin cây của số liêu cũng phu thuộc rất nhiều vào số lương người có liên quan đến việc di chuyển giữa nơi ở và nơi làm việc. Tất nhiên, khoảng cách và thời gian di chuyển thực tế còn phu thuộc vào sơ đồ đi lại, loại phương tiên và mức độ đông đúc của đường xá vào thời điểm đi lại. Chỉ có những quân mà cuộc điều tra đề cập đến và hướng di chuyển hai chiều mới được đưa vào trong bảng này; nơi làm việc cũng có thể nằm trong các quân ven trung tâm, nằm ngoài giới han hai tu điểm dân cư, nhưng chúng tôi chỉ biết hướng di chuyển một chiều, còn nơi làm việc lại nằm ngoài địa bàn nghiên cứu.

Bảng 6: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo nơi làm việc, thời gian đi lại và khoảng cách từ nhà đến chỗ làm theo nơi sống và thành phố (K/cách: km; T/gian: phút)

					No	i ö			
		T	P. Hồ C	Chí <u>Mi</u> n	h		Hà	Nội	
Nơi làm việc	K/cách và thời gian	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Outin town a time	K/cách	3,7	10,7	9,2	4,4	3,2	6,2	9,5	4,2
Quận trung tâm	Thời gian	13,4	28,2	26,5	14,8	12,4	21,2	27,4	15,1
Ouân von đô	K/cách	12,8	3,3	9,6	5,2	7,2	2,6	7,8	4,2
Quận ven đô	Thời gian	35,6	11,4	26,4	16,2	22,9	10,6	27,1	15,2
17	K/cách	12,5	6,5	2,5	4,0	11,5	11,9	2,1	3,4
Huyện	Thời gian	35,3	19,4	10,7	14,5	30,3	29,6	11,8	14,2
Tink ld.4.	K/cách	40,9	25,3	30,6	35,2	28,2	23,6	20,6	25,1
Tinh khác	Thời gian	71,0	70,6	76,7	72,0	43,3	46,8	18,3	40,1
Change	K/cách	5,0	5,7	4,6	5,1	4,5	5,5	3,4	4,3
Chung	Thời gian	15,9	17,2	15,8	16,1	14,8	17,8	14,3	15,3



Hình 1: Tỷ lệ đối tượng điều tra làm việc trong quận mà họ sinh sống tại TP. Hồ Chí Minh



Hình 2: Tỷ lệ đối tượng điều tra làm việc trong quận mà họ sinh sống tại Hà Nội

Không có sự khác biệt đáng kể giữa hai thành phố. Tính trung bình, dân cư tại TP.Hồ Chí Minh mất 16,1 phút để đi hết đoạn đường dài 5,1 km từ nhà tới nơi làm việc, trong khi đó những người dân Hà Nội mất 15,3 phút cho đoạn đường dài 4,3 km. Theo lô gíc, thành phố càng lớn thì khoảng cách và thời gian đi lại từ nhà đến nơi làm việc càng lớn. Tuy nhiên, trái với với sự mong đợi, tùy theo cấp độ quận/huyện, tại TP. Hồ Chí Minh, dân cư các huyện ngoại thành đi làm gần nhất và mất ít thời gian nhất cho việc di chuyền từ nhà đến nơi làm việc. Tại Hà Nội, điều này quan sát thấy tại các quận ven. Ngược lại, ở hai thành phố, những người dân sống và làm việc trong các quận trung tâm là người đi làm gần nhất và tốn ít thời gian đi lại nhất. Chúng ta có thể thấy rằng, khoảng cách và thời gian này là nằm trong giới hạn hợp lý đối với các tụ điểm dân cư lớn, trừ một số trường hợp ngoại lệ là người dân làm việc tại những tinh lân cận.

Việc đi lại

Bảng 7: Thời gian và khoảng cách di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh (K/cách: km; Thời gian: phút)

										Qı	uận lài	m việc	:								$\overline{}$
Ng. ở	Khoảng cách/ thời gian	Quận 1	Quận 2	Quận 3	Quận 4	Quận 5	Quận 6	Quận 7	Quận 8	Quận 9	Quận 10	Quận 11	Quận 12	Phú Nhuận	Gò Vấp	Bình Thạnh	Tân Bình	Thủ Đức	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè
Quận 1	K. cách	1,3	10,5	3,5	0,9	4,5	7,0	7,0 23			4,2	7,0		3,5		5,0	4,0		8,5		
Quạii i	T. gian	_5	27	18	9	15	30				14	15		16		21	18		35		
Quận 2	K. cách	8,1	1,8		6,0	12,0		19,0		6,5							18,5				15,0
Quạii 2	T. gian	21	7,1	25	20	30		35	5	16							35	33			30
Quận 3	K. cách	4,4			4,0	6,3	10,0				5,4	4,0			12,0	7,3 27	6,9		30,0	15,0	10,0
Quáii 3	T. gian	17	30		15	20	30				17	15			42		23		60	65	50
Quận 4	K. cách	7,7		11,0	3,1	13,9	7,0									30,0	12,0				
Quạii 4	T. gian	24		_20	14	31	30	26								60	60				
Quận 5	K. cách	4,0		5,4	7,0	1,4	4,3		3,8		4,0	4,9	25,0	8,7		7,0	1,0			9,0	
Quán 3	T. gian	13		20	20	6,2	_18		13		13	15	30	32		30	5			25	
Quận 6	K. cách	10,4				4,2	1,3		8,0		4,5	5,0				13,0	9,6			7,9	
Quận 0	T. gian	28				16	8		30	_	18	22				30	33			26	
Quận 7	K. cách	5,9			4,0		11,0	2,6			6,0					12,0					5,5
Quạii /	T. gian	14			13	19	28	8			25					25					14
Quận 8	K. cách	7,5		_20,0	15,1	6,3	5,3				7,5	10,0		12,0		13,0	14,0			9,5	
Anári e	T. gian	24		12	36	20	18	51	9		24	28	25	49	75	41	43	43		23	
Quận 9	K. cách	17,0					22,0	20,0				23,5			20,0	13,0		6,0			
	T. gian	30					60	_60	50	13		60			45	29		24			
Quận10	K. cách	6,4		6,2		4,5		9,0			1,3	3,8 12		10,0	16,0	14,5	7,5	_16,7		12,0	
Zuģiiio	T. gian	19		18	18	16	26	28			5	12		20	33	35	20	33		37	

										Ţ,	uận là	ım việ	С								
Ναϊ ά	Khoàng cách/ thời gian	Quận 1	Quận 2	Quận 3	Quận 4	Quận 5	Quận 6	Quận 7	Quận 8	Quận 9	Quận 10	Quận 11	Quận 12	Phú Nhuận	Gò Vấp	Bình Thạnh	Tân Bình	Thủ Đức	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè
O-11	K. cách	8,9		10,0	9,0	4,8	4,2	12,0	8,0		3,7	1,0				10,0	4,2	33,0		10,4	
Quận 11	T. gian	22		45	30	17	14	60	28		14	7				18	15	59		26	
Quận 12	K. cách	14,7	18,0	12,1	16,0		20,0	26,0			10,0	18,0	2,9	10,0	8,2	14,2	7,9	15,0	5,1	10,0	
Quạn 12	T. gian	44	50	33	40		75	90			35	80	9	30	21	37	21	55	17	30	
Phú Nhuận	K. cách	6,2		4,0	8,3		15,0				6,3	_		0,7	10,0	4,6	5,3			16,0	
Filu Miluşii	T. gian	15		11	18		45				16			3	24	14	14			45	
Gò Vấp	K. cách	11,2	10,6	6,7	12,2	13,2	11,8		16,0		12,0	11,3	$\overline{}$	7,0	1,8	5,3	8,6		17,5	20,0	21,0
Со ч ар	T. gian	36	29	20	41	46	41		50		40	47	25	24	8,1	20	25	38	30	64	53
Bình Thạnh	K. cách	6,1	10,0	4,5	7,0	8,7	12,4	7,8	12,0	3,0	7,0		16,5	_ 4,8	8,3	_1,6	10,3		15,0	9,3	
Diilii Tiiaiiii	T. gian	23	20	14	30	26	36	29	30	20	22		35	16	19	7	31	27	35	25	
Tân Bình	K. cách	9,6	20,0	7,3	15,0	8,2	10,7	14,7	8,5		5,8	6,2		6,8	9,6		1,8		9,0	9,0	
Tall Billi	T. gian_	34	60	25	45	29	35	37	45		22	17		22	30	33	8	48	_28	34	
Thủ Đức	K. cách	7,5			20,0	20,0					23,5		10,0	6,0		8,8	22,5	2,1			
	T. gian	16			45	60					50		30	15		33	50	$\overline{}$			
Hóc Môn	K. cách	13,5				15,0					13,3		5,9			15,0	10,7	_			
	T. gian	38				45					53		26			40	65	43	16		
Bình Chánh	K. cách	10,3		12,1	15,0	8,7	9,1	30,0	6,1	12,0	6,9	5,5		13,0	7,0	25,3	6,6	-	$\overline{}$	2,4	
	T. gian	26		30	30	27	19	40	18	30	26	18		45	20	60	19	35	68	8,4	
Nhà Bè	K. cách_	7,0			7,0	10,0		6,7]		30,0				3,0
	T. gian	30			40	23		21									60				_13

Bảng 8: Khoảng cách và thời gian đi lại trung bình từ nhà đến nơi làm việc tại Hà Nội (K/cách: km; thời gian: phút)

						No	i làm v	/iệc				
Nơi ở	Khoàng cách/ thời gian	Ba Đình	Hoàn Kiểm	Đống Đa	Hai Bà Trưng	Тâу Hồ	Cầu Giấy	Thanh Xuân	Từ Liêm	Đông Anh	Gia Lâm	Thanh Trì
Ba Đình	K. cách	3,0	4,0	5,0	5,9	4,7	4,0	6,2	6,8		13,6	10,0
Ba Dinn	T. gian	11	18	17	19	_ 23	15	21	23		32	30
Hoàn	K. cách	6,0	1,0	6,0	4,2	5,0	6,0	8,8	16,0	20,0	6,4	10,0
Kiếm	T. gian	17	5	20	13	20	20	24	60	45	21	30
Đống Đa	K. cách	4,0	5,0	1,6	4,4	6,0	7,8	4,9	10,3		10,5	6,0
Dong Da	T. gian	14	19	8	18	20	20	21	28		33	28
Hai Bà	K. cách	6,0	4,0	5,3	2,6	8,0	12,1	8,1	12,3	35,0	11,0	9,8
Trưng	T. gian	18	15	17	10,2	23	30	24	31	45	30	25
Tây Hồ	K. cách	5,0	7,0	5,3	8,5	1,7	6,5	15,0	2,5		19,0	18,0
ray no	T. gian	19	26	23	28	9	20	45	13		48	90
Cầu Giấy	K. cách	_ 5,0	10,0	6,0	9,7	3,5	2,7	12,3	8,2	13,5	12,3	15,7
Cau Giay	T. gian	15	26	18	28	15	11	31	20	28	23	43
Thanh	K. cách	6,0	8,0	3,6	4,9	10,0	5,0	1,7	12,0		12,5	6,3
Xuân	T. gian	22	34	17	19	35	16	8	26		45	20
The Life	K. cách	8,0	14,0	11,3		6,0	4,3	12,0	1,5		21,0	
Từ Liêm	T. gian	25	38	35		20	18	28	9		40	
Dâna Anh	K. cách									1,5	16,0	
Đông Anh	T. gian									12	45	
Gia Lâm	K. cách	10,0	8,0	15,1	17,0	8,7	17,7	20,0	25,0		2,0	
Gia Laili	T. gian	28	19	39	40	32	70	30	45		12	
Thoub trì	K. cách	10,0	9,0	8,7	6,2			6,5	12,0	30,0		2,2
Thanh trì	T. gian	29	21	30	21			34	40	60		10

Đối với việc đi lại trong phạm vi quận, không có gì đáng ngạc nhiên khi khoảng cách ngắn nhất là các quận trung tâm (700 m trong quận Phú Nhuận tại TP.Hồ Chí Minh, 1 km trong quận Hoàn Kiếm ở Hà Nội) và khoảng cách lớn nhất là trong các quận mới (3 km ở Nhà Bè tại TP. Hồ Chí Minh và 2,7 km tại quận Cầu Giấy ở Hà Nội)²; khoảng cách này có liên quan trực tiếp đến diện tích quận/huyện, mà ở các quận trung tâm, diện tích này thường nhỏ (xem bản đồ hành chính trong *Phụ lục*). Tuy nhiên, khoảng thời gian dành cho việc di chuyển lại không giảm vì việc đi lại trong thành phố thường là đi bộ.

Khoảng cách và thời gian đi lại dài nhất là đối với những người đi từ quận ven đô này sang quận ven đô khác. Điều này cũng lô gíc. Tại TP. Hồ Chí Minh, người dân phải mất 1 giờ 15 phút để di chuyển trên quãng đường dài 22,5 km từ quận 8 đến quận

² Khoảng cách 3 km tại quận Ba Đình của Hà Nội là trường hợp ngoại lệ vì khoảng cách này chỉ tương ứng với hai điểm xa nhất của quận. Đây là hiện tượng ước lượng quá cao về khoảng cách và/hoặc có rất ít người tham gia trà lời câu hỏi.

Gò Vấp hoặc với thời gian tương tự trên quãng đường dài 20 km giữa quận 12 và quận 6; đôi khi những con đường ngoại vi cho phép người dân đi lại nhanh hơn (với tốc độ cao hơn): chẳng hạn 40 phút cho quãng đường dài 30 km giữa quận Bình Chánh và quận 7. Tại Hà Nội, mặc dù khoảng cách trung bình từ nhà đến nơi làm việc thường ngắn, người dân vẫn mất 1 giờ 30 phút để đi hết quãng đường 18 km từ quận Cầu Giấy đến huyện Thanh Trì (thời gian này có vẻ như hơi bị phóng đại), và 1 giờ 10 phút giữa huyện Gia Lâm và quận Cầu Giấy (thời gian này có vẻ hợp lý).

Cần nhớ rằng khoảng cách và thời gian đi lại này là khoảng cách và thời gian đi lại trong thành phố. Khoảng cách từ nhà đến nơi làm việc ở những vùng xa còn lớn hơn nhiều. Cuộc điều tra chỉ đưa ra số liệu về khoảng cách và thời gian của những người sống trong thành phố và làm việc ở ngoài. Một số người đi làm phải mất 2 tiếng, chẳng hạn ở TP. Hồ Chí Minh đi làm ở Vũng Tàu, ở Hà Nội đi làm ở Hải Phòng hoặc Hoà Bình. Số này cũng khá đông, nhưng còn kém xa số người sống ở tinh khác làm việc tại Hà Nội.

Ở cả hai thành phố, nam giới thường phải đi làm xa hơn phụ nữ ở cả ba khu vực cư trú (xem *Bàng 9*). Phụ nữ mất nhiều thời gian cho việc đi lại (trường hợp của những người sống tại các huyện ở Hà Nội) là do họ thường đi bộ hoặc đi xe đạp nhiều hơn nam giới (chúng ta sẽ xem xét vấn đề này ở phần sau).

Băng 9: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên hiện đang làm việc theo nơi ở, khoảng cách và thời gian từ nhà đến nơi làm việc và theo giới tính (K/cách: km; Thời gian: phút)

		TP. I	łồ Chí I	Minh		Hà Nội	
Nơi ở	K/cách và thời gian	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
	K/cách	5,6	4,2	5,0	4,8	4,1	4,5
Các quận trung tâm	Thời gian	16,9	14,8	15,9	15,0	14,7	14,8
Các quân von đô	K/cách	6,6	4,4	5,7	6,2	4,8	5,5
Các quận ven đô	Thời gian	19,0	14,6	17,2	18,3	17,5	17,9
Các huyện ngoại thành	K/cách	5,2	3,8	4,6	3,9	2,9	3,4
Các huyện ngoại thành	Thời gian	17,2	13,7	15,8	14,1	14,6	14,3
Chung	K/cách	5,7	4,2	5,1	4,8	3,8	4,3
Chung	Thời gian	17,3	14,6	16,1	15,4	15,2	15,3

Phương tiện đi làm

Ở cả hai thành phố, phương tiện đi làm chủ yếu là xe gắn máy, xe đạp và đi bộ. Số liệu điều tra cho thấy, tỷ lệ người đi làm bằng 3 phương tiện này chiếm đến hơn 96% số người trả lời cho câu hỏi: "Ông/Bà dùng phương tiện gì để đi làm?" ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, trong đó tỷ lệ đi làm bằng xe gắn máy ở TP. Hồ Chí Minh là 75% và ở Hà Nội là 58%. Số người dùng xe đạp để đi làm ở TP. Hồ CHÍ MINH chiếm tỷ lệ là 12,4%, trong khi ở Hà Nội là 16,5%. Người đi bộ ở Hà Nội nhiều hơn ở TP. Hồ Chí Minh (20% so với 8%). Số người đi làm bằng xe buýt còn rất khiểm tốn ở cả hai thành phố. Ở Hà Nội, tỷ lệ dùng phương tiện xe buýt để đi làm chiếm 2,3% trong khi ở TP. Hồ Chí Minh con số này là 1%. Số liệu cũng cho thấy nữ giới đi xe buýt nhiều hơn nam giới ở TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, ở Hà Nội, tỷ lệ này chênh lệch không đáng kể. Số liệu điều tra cũng một lần nữa khẳng định thực tế đang diễn ra hiện nay ở TP. Hồ Chí Minh là số lượng xe máy đăng kí ngày càng gia tăng và không bị kìm hãm bởi các biện pháp hạn chế hiện nay của Nhà nước như mỗi cá nhân chỉ được đăng kí một chiếc, tăng phí đăng kí xe mới...

Bảng 10: Phân bố người đi làm theo phương tiện đi lại, giới tính và thành phố (%)

Phương tiện chính để đi lại	TP.I	lồ Chí	Minh		Hà Nó)i
Fildong tiện chính de di lại	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Đi bộ	5,3	11,5	7,9	16,8	23,9	20,2
Xe đạp	10,0	15,8	12,4	11,3	22,4	16,5
Xe gắn máy	80,3	67,8	75,1	65,3	49,6	57,9
Ô tô	1,1	0,5	0,9	2,1	0,4	1,3
Taxi	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Xe buýt	0,4	1,8	1,0	2,4	2,2	2,3
Xe lam	0,1	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
Xích lô	0,7	0,4	0,6	0,1	0,0	0,0
Xe ôm	0,2	0,6	0,4	0,2	0,3	0,3
Xe co quan	0,7	0,7	0,7	1,4	0,4	0,9
Khác	1,0	0,5	0,8	0,3	0,7	0,5
Tổng	100	100	100	100	100	100

Việc sử dụng xe đạp và đi bộ để đến nơi làm việc phổ biến ở Hà Nội hơn TP. Hồ Chí Minh. Phụ nữ sử dụng hai phương tiện này thường xuyên hơn nam giới. Ngược lại, tại TP. Hồ Chí Minh người dân đi lại bằng xe máy nhiều hơn Hà Nội. Tỷ lệ đối tượng điều tra đi làm bằng ô tô riêng và ô tô buýt là không đáng kể. Tuy nhiên, cần chú ý đến những điểm sau: trước hết, ngay cả khi tỷ lệ đi xe buýt tại Hà Nội chi có 2,3%, tỷ lệ này vẫn gấp đôi tại TP. Hồ Chí Minh. Tiếp đến, tỷ lệ nam giới tại Hà Nội đi làm bằng xe buýt cao gấp 6 lần so với TP. Hồ Chí Minh (2,4% so với 0,4%). Điều này cho thấy tình hình triển khai hệ thống xe buýt ở Hà Nội tốt hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Ngoài ra, tỷ lệ nam giới dùng xe ô-tô cá nhân đi làm ở Hà Nội cũng cao gấp 2 lần tỷ lệ này ở TP. Hồ Chí Minh, nếu tính đến số người sử dụng xe công thì còn cao hơn nữa.

Người đi cùng với người đi làm

Đại bộ phận người dân đi làm đi một mình, kế đến là đi với vợ/chồng, hay cùng người thân (*Bảng 11*). Tỷ lệ đi cùng với người khác (bố mẹ, bạn bè, con cái...) không đáng kể, 2% ở TP. Hồ Chí Minh và 2,4% ở Hà Nội. Tỷ lệ nam giới đi cùng vợ/chồng ở Hà Nội cao gấp 1,7 lần tỷ lệ này ở TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 11: Phân bố người đi làm theo đối tượng đi cùng, giới tính và thành phố (%)

Người đi cùng	TP.	Hồ Chí	Minh	Hà Nội					
Nguoi di culig	Nam	Nữ	Chung	Nữ	Nam	Chung			
Một mình	81,5	74,6	78,6	75,7	73,3	74,6			
Cùng vợ, chồng	7,5	10,6	8,8	14,5	15,4	14,9			
Cùng bố mẹ	0,3	0,7	0,5	0,6	0,4	0,5			
Cùng người thân	9,7	12,9	11	7,4	8,9	8,1			
Cùng người khác	0,9	1,3	1,1	1,8	2,1	1,9			
Tổng cộng	100	100	100	100	100	100			

Trợ cấp đi lại

Trong số những người đi làm được phòng vấn, 2,4% được trợ cấp đi lại, với số tiền trợ cấp trung bình là 157.459 đồng. Tiền trợ cấp đi lại ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn so với ở Hà Nội, 160.742 đồng so với 146760 đồng (*Bàng 12*). Nam giới được trợ cấp nhiều hơn nữ.

Tiền trợ cấp thay đổi theo ngành nghề. Ở TP. Hồ Chí Minh, ngành nghề được trợ cấp đi lại cao nhất là xây dựng (283.333 đồng), kế đến là ngành thương mại với số tiền 222.625 đồng, và ngành thấp nhất là ngành giao thông vận tải 76.666 đồng. Ở Hà Nội, ngành có trợ cấp cao nhất là ngành thương mại (278.000 đồng), tiếp đến là ngành nông nghiệp (237.500 đồng), và ngành có trợ cấp thấp nhất vẫn là ngành giao thông vận tải (65.000 đồng).

Bảng 12: Trợ cấp đi lại cho người đi làm theo ngành nghề, giới tính và thành phố (đồng)

Ngành nghề	TP.	Hồ Chí M	linh		Hà Nội	
Ngann ngne	Nam	Nữ	Chung	Nữ	Nam	Chung
Nông nghiệp	100.000	100.000	100.000	175.000	300.000	237.500
Chăn nuôi, đánh cá	-	-	-	200.000	-	200.000
Công nghiệp, tiểu thủ CN	153.500	87.125	120.313	160.000	50.000	105.000
Xây dựng	283.333	-	283.333	190.000	-	190.000
Giao thông vận tải	103.333	50.000	76.667	70.000	60.000	65,000
Thương mại	146.667	210.000	178.333	450.000	106.000	278.000
Dịch vụ	170.000	171.667	170.833	166.666	160.000	163.333
Dịch vụ công cộng	190.000	177.000	183.500	160.000	74.167	117.083
Chung	168.289	151.781	160.742	180.568	91.666	146.760

Tình trạng đi học

Trường học gần nhà

Nhìn chung, xu hướng tìm chỗ học gần nhà vẫn hiện rõ qua số liệu điều tra, tuy nhiên mức độ cao hay thấp còn phụ thuộc vào vị trí địa lý của quận, số lượng trường học và mức độ danh tiếng của các trường trong địa bàn nơi cư trú (*Bảng 13*). Phần này chỉ đề cập đến những đối tượng điều tra từ 6 tuổi trở lên.

Bảng 13: Phân bố học sinh từ 6 tuổi trở lên theo nơi học, nơi ở và thành phố (%)

				No	ri ở		<u>-</u>					
	1	P. Hồ (Chí Min	h	Hà Nội							
Nơi đi học	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung				
Quận trung tâm	98,3	16,1	24,1	74,1	89,7	33,9	9,7	51,3				
Quận ven đô	1,5	79,8	3,3	14,4	9,2	59,8	6,5	19,9				
Huyện	0,2	3,7	72,7	11,5	1,1	5,2	82,7	28,3				
Tinh khác	0,0	0,4	0,0	0,1	0,0	1,1	1,0	0,6				
Tổng số	100,0	00,0 100,0		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0				

Đại bộ phận học sinh ở các quận trung tâm đi học trong địa bàn nơi mình cư trú (98,3% tại TP. Hồ Chí Minh và 89,7% tại Hà Nội). Tỷ lệ học sinh đi học trong địa bàn cư trú giảm dần đối với các quận ven đô, điều này phản ánh mật độ các trường không cao và ít tiếng tăm của các trường trong khu vực này. Đối với Hà Nội, 82,7% học sinh tại các huyện nông thôn học ngay tại huyện là điều đáng ngạc nhiên. Nguyên nhân của tình trạng này có thể là do cơ sở hạ tầng của các trường ở đây tốt hoặc thu nhập của dân cư thấp làm cho họ khó có khả năng chi trả các khoản phí ở những trường xa và mức đóng góp cao hơn.

Khoảng cách từ nhà đến trường và thời gian đi học dao động trong khoảng 2 đến 13,8 km, từ 11,7 đến 42,9 phút, trừ những học sinh đi học tại các trường ở tinh khác mà số liệu thường không có ý nghĩa thống kê (*Bàng 14*). Sự khác biệt giữa hai thành phố là không đáng kể. Trái với mong đợi, trong số học sinh đi học ngay tại nơi mình cư trú, các huyện nông thôn có khoảng cách từ nhà đến trường thấp nhất, bởi vì khoảng cách ở đây được tính chung cho các cấp học, trong khi đó, ở nông thôn các trường cấp 1 thường nằm ngay cạnh nhà.

Nếu chúng ta phân tích sự di chuyển từ các quận trung tâm, nơi có nhiều trường THCS và trường cao đẳng, đại học thì có thể thấy rằng: khoảng cách và thời gian đi từ các quận trung tâm đến các quận ven và các huyện ngoại thành là xa nhất. Một số trường hợp đặc biệt là do hình dạng địa lý, sự phân bố dân cư và vị trí các trường học trong quận cũng như sơ đồ/trục di chuyển.

Bảng 14: Tỷ lệ học sinh từ 6 tuổi trở lên phân theo nơi học, khoảng cách và thời gian từ nhà đến trường, nơi ở và thành phố (K/cách: km, Thời gian: phút)

					No	ri ở							
			ΓΡ. Hồ (Chí Minl	1	_Hà Nội							
Nơi đi học	K/cách- thời gian	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyên	Chung				
Quận	K/cách	3,3_	10,1	9,4	3,8	2,4	5,6	10,3	3,4				
trung tâm	Thời gian	14,1	27,3	27,4	15,2	12,2	20,3	31,4	14,6				
Ouân van đô	K/cách	13,8	2,5	7,6	3,5	7,6	2,6	10,8	4,5				
Quận ven đô	Thời gian	42,9	12,8	25,0	15,3	25,3	12,3	31,0	17,0				
11	K/cách	8,0	1,8	2,0	2,0	11,5	11,6	2,1	2,6				
Huyện	Thời gian	30,0	11,9	11,7	11,9	32,5	38,9	13,2	14,6				
T:b 1-b4-	K/cách	-	20,0	4,0	20,0	-	44,7	15,8	28,1				
Tinh khác	Thời gian	•	30,0	15,9	30,0	-	45,0	33,8	38,6				
Chun	K/cách	3,4	3,8	4,0	3,6	3,0	4,5_	3,6	3,5				
Chung	Thời gian	14,6	15,1	15,9	14,9	13,6	16,7	16,3	15,2				

Sự khác biệt giữa học sinh nam và học sinh nữ về thời gian và khoảng cách từ nhà đến trường là không đáng kể (*Bảng 15*).

Bảng 15: Tỷ lệ học sinh từ 6 tuổi trở lên phân theo nơi cư trú, khoảng cách và thời gian từ nhà đến trường, giới tính và thành phố (K/cách: km, Thời gian: phút)

Nơi ở	K/cách -	TP.	Hồ Chí N	Minh	Hà Nội						
Noi o	thời gian	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung				
Ouân tour a tâm	K/cách	3,5	3,4	3,4	2,7	3,3	3,0				
Quận trung tâm	Thời gian	14,9	14,3	14,6	12,7	14,7	13,6				
Out	K/cách	3,8	3,7	3,8	4,8	4,2	4,5				
Quận ven đô	Thời gian	14,9	15,4	15,1	16,7	16,7	16,7				
T 2	K/cách	4,1	3,8	4,0	3,6	3,6	3,6				
Huyện	Thời gian	16,2	15,5	15,9	16,8	15,7	16,3				
Tink lab (K/cách	3,6	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5				
Tinh khác	Thời gian	15,1	14,6	14,9	15,0	15,5	15,2				

Phương tiện đi học

Hơn 95% học sinh ở TP. Hồ Chí Minh và hơn 90% ở Hà Nội đi học bằng xe gắn máy, xe đạp và đi bộ đến trường (*Bảng 16*). Tỷ lệ đi xe buýt đi học ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh, 6,4% so với chỉ có 1,4%. Ở TP. Hồ Chí Minh, gần một nửa học sinh đi xe máy đến trường, trong khi đó ở Hà Nội, đại bộ phận học sinh đi học bằng xe đạp hoặc đi bộ.

Tỷ lệ nữ đi xe đạp đến trường ở TP. Hồ Chí Minh chiếm gần 1/3 tổng số người đi học, trong khi đó ở Hà Nội, tỷ lệ này là 40%. Tỷ lệ nam giới đi học bằng xe gắn máy ở TP. Hồ Chí Minh là 50%, gấp 1,8 lần tỷ lệ này ở Hà Nội. Tình hình cũng tương tự đối với nữ giới. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nam đi bộ đi học là xấp xì 15% trong khi ở Hà Nội là 24%; nữ đi bộ đi học ở TP. Hồ Chí Minh là 17% và ở Hà Nội là 25%.

Học sinh nữ thường ít được "ưu ái" hơn ở cả hai thành phố: các em thường đi bộ đến trường trong khi các em trai thường đi xe máy. Có thể các em trai thường học cao hơn, do vậy phải đi học xa hơn. Điều này sẽ được chứng minh khi có những phân tích bổ sung.

Phương tiện	TP. I	Hồ Chí	Minh	Hà Nội							
r nuong nen	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung					
Đi bộ	14,7	16,9	15,8	23,8	24,8	24,2					
Xe đap	30,7	29,9	30,3	37,7	40,8	39,1					
Xe gắn máy	50,2	48,5	49,4	28,2	26,3	27,4					
Ô tô	0,4	0,1	0,2	0,2	0,6	0,3					
Xe buýt	1,2	1,6	1,4	7,2	5,5	6,4					
Xích lô	-	-	-	0,2	0,8	0,4					
Xe ôm	0,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0,2					
Xe co quan	0,2	0,6	0,4	0,8	0,2	0,5					
Khác	2,4	1,6	2,0	1,8	1,0	1,4					
Tổng cộng	100	100	100	100	100	100					

Bảng 16: Tỷ lệ học sinh phân theo phương tiện đi học, giới tính và thành phố (%)

Phân tích tình trạng đi chuyển khi đi học thêm

Học thêm, hiện tượng phổ biến ở Việt Nam, đặc biệt ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, thường diễn ra vào buổi sáng hoặc buổi tối. Tại TP. Hồ Chí Minh 7,8% dân số từ 6 tuổi trở lên đi học thêm, và ở Hà Nội là 8,7%. Học thêm nhiều nhất là nhóm tuổi 10-14 (25% tại TP. Hồ Chí Minh và 32,7% tại Hà Nội), và nhóm tuổi 15-19 (24,1% tại TP. Hồ Chí Minh và 30,8% tai Hà Nôi).

Các địa điểm đi học thêm không phân bố đồng đều giữa các quận. Điều này thấy rõ ở các quận 2, 8, 9, 11, 12 tại TP. Hồ Chí Minh và quận Thanh Xuân, các huyện Từ Liêm, Đông Anh, Gia Lâm, Thanh Trì tại Hà Nội. Tại các quận/huyện này rất khó có thể tìm thấy một lớp học thêm như mong muốn: các quận ven xa trung tâm do đó việc đi lại không thuận tiện và mức sống dân cư còn thấp nên khó mời được giáo viên trình độ cao.

Địa điểm xuất phát đi học thêm có thể là đi từ nhà, từ trường hoặc từ cơ quan. Trên thực tế, 88% học sinh ở cả hai thành phố đi học thêm từ nhà ($B\dot{a}ng\ 17$). Nói chung, đoạn đường trung bình di chuyển để đi học thêm tương đối ngắn hơn so với đoạn đường đi học chính.

Bảng 17: Địa điểm xuất phát đi học thêm phân theo giới tính và thành phố (%)

Nơi xuất phát	TP.	Hồ Ch	í Minh	Hà Nội						
Noi xuat phat	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung				
Từ nhà	88,3	88,1	88,2	88,9	88,8	88,9				
Từ trường	9,8	11,4	10,6	9,5	9,8	9,6				
Từ nơi làm việc	2,0	0,5	1,2	1,6	1,4	1,5				
Tổng số	100	100	100	100	100	100				

Phương tiện được sử dụng đi học thêm thường là xe máy, nhiều hơn cả đi học chính, cho thấy rằng người ta không ngại đi xa để có được một chỗ học thêm tốt (*Bảng 18*). Tỷ lệ đi bộ giảm ở cả hai thành phố, và tỷ lệ đi xe máy tăng lên đáng kể. Đi bộ hoặc đi xe đạp ở Hà Nội phổ biến hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Việc sử dụng ô tô buýt cũng tương tự, nguyên nhân có thể là do hệ thống xe buýt tại Hà Nội được hiện đại hóa sớm hơn.

Bảng 18: Phân bố những người đi học thêm theo phương tiện đi lại, thành phố và giới tính (%)

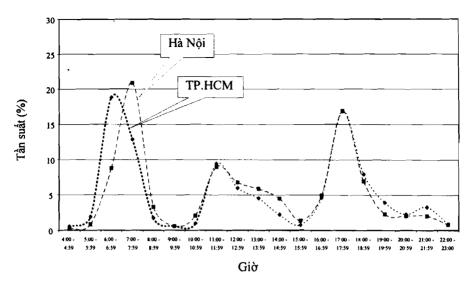
Phương tiện	TP. I	Hồ Chí M	inh	Hà Nội						
Filuong tien	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung				
Đi bộ	9,4	13,6	11,5	18,3	16,6	17,5				
Xe đap	22,8	24,4	23,6	40,8	41,3	41,0				
Xe gắn máy	67,0	60,6	63,8	36,6	38,1	37,3				
Ô tô	0,4	-	0,2	0,4	1	0,2				
Xe buýt	-	0,7	0,4	2,7	3,6	3,1				
Xích lô	•	_	<u>-</u>	0,4	0,4	0,4				
Xe ôm	-	-	-	0,4	_	0,2				
Xe co quan	0,4	0,3	0,4	_0,4	_	0,2				

Thời gian di chuyển

Hình 3 tổng hợp thời điểm (giờ) xuất phát của 3 loại hình đi lại được phân tích: đi làm, đi học và đi học thêm. Đây là thời gian di chuyển cả đi và về³.

Chúng ta có thể quan sát rất rõ những giờ cao điểm có thể gây nên tình trạng tắc đường. Một cách lô gíc, có thể thấy 3 giờ cao điểm: buổi sáng, buổi trưa và cuối giờ chiều. Tuy nhiên, kinh nghiệm cho thấy rằng ở cả hai thành phố tình trạng tắc đường ít xảy ra vào buổi trưa, chứng tỏ rằng đại bộ phận những người này ăn trưa tại những điểm gần cơ quan. Điều này cho phép lấy giới hạn 10% những người di chuyển là ngưỡng dưới đối với nguy cơ tắc đường. Trong điều kiện đó, chúng ta có thể thấy những khoảng thời gian cao điểm dẫn đến tình trạng tắc đường nghiêm trọng là: 6h-8h và 17h-18h20 tại TP. Hồ Chí Minh; 6h45-8h15 và 17h-18h20 tại Hà Nội. Người dân đi lại sớm hơn và về nhà muộn hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Chúng tôi cũng quan sát thấy hiện tượng về nhà buổi trưa nhiều hơn tại Hà Nội. Giờ cao điểm sớm hơn vào buổi sáng ở miền Nam có thể giải thích bằng "giờ mùa đông" muộn hơn tại Hà Nội, vào thời điểm chúng tôi tiến hành điều tra. Cuối buổi chiều, giờ cao điểm bất đầu từ 17 giờ, giờ tan tầm của các cơ quan hành chính, ở đây không có sự khác biệt giữa hai thành phố.

³ Thời gian được trích dẫn từ Gubry & al, 2006.



Hình 3: Giờ đi làm, đi học hoặc đi học thêm theo thành phố (%)

Trong bối cảnh này, để giảm thiểu tác động của giờ cao điểm, cần phải bố trí thời gian làm việc theo khu vực làm việc của các cơ quan, xí nghiệp và/hoặc theo lĩnh vực kinh tế. Nhưng tất nhiên là có thể vấp phải trở ngại khác trong việc đưa đón trẻ em đi học.

Phân tích tình trạng đi mua sắm

Việc nhận dạng các hoạt động của dân cư trong sinh hoạt hàng ngày, hàng tuần, hàng tháng, hàng quí về đi lại học tập, làm việc, mua sắm, vui chơi giải trí... thực sự là việc làm rất cần thiết và bổ ích để nghiên cứu lối sống và sự đi chuyển của dân cư dựa trên những thói quen trong sinh hoạt thường ngày của họ.

Bảng 19 cho thấy tần suất đi mua sắm của đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên tại tất cả các loại chợ, phân theo giới tính và thành phố. Câu hỏi được đưa ra là "Ông/bà thường đi mua sắm ở đâu?"

Loại chợ mà đối tượng điều tra ít khi mua sắm là chợ via hè (loại chợ mà người bán thường vận chuyển bằng xe thồ và không có chỗ ngồi cố định). Chợ này thường gần nhà hoặc trên đường đi làm về. Đi mua sắm tại chợ via hè ở TP. Hồ Chí Minh ít hơn ở Hà Nội (tỷ lệ tương ứng tại hai thành phố này là 83,2% và 72,9% đối tượng điều tra trả lời rằng họ không bao giờ mua sắm tại chợ via hè).

Bảng 19: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo nơi mua sắm, tần suất mua sắm, giới tính và thành phố (%)

			1	Nam	giới]	Phụ r	າữ			Chung							
Nơi mua sắm	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	
								Thành	n phố	Hồ Ch	ıí Mi	nh	_				_					
Chợ via hè gần nhà	89,6	1,3	2,4	1,8	2,0	2,8			5,1		3,9	4,0	3,3	100,0	83,1	3,4	4,4	2,9	3,1	3,1	100,0	
Chợ via hè gặp đâu mua đó	87,5	1,6	3,3	2,2	2,4	3,0	100,0	79,3	2,4	5,7	4,2	4,4	4,0	100,0	83,1	2,0	4,6	3,3	3,5	3,5	100,0	
Chợ nhỏ Chợ lớn	79,9 84,4	.,.	.,-	.,.	3,4 4,8	3,5 4,1	100,0 100,0			12,4 5,2		3,4 9,3	2,0 6,7	100,0 100,0			8,6 3,7		3,4 7,2	2,7 5,5	, ,	
Cửa hàng/ cửa hiệu	· 1	•		-	10,3		100,0	1	0,3		5,9			100,0				4,6			100,0	
Siêu thị lớn	64,3	0,0	1,2	4,5	13,0	16,9	100,0	51,1	0,1	1,9	8,2	18,0	20,7	100,0	57,2	0,1	1,6	6,5	15,7	18,9	100,0	
									Hà	Nội												
Chợ via hè gần nhà	84,3	3,4	3,7	1,8	3,4	3,4	100,0	62,6	18,9	7,1	3,9	4,6	2,9	100,0	72,9	11,6	5,5	2,9	4,0	3,1	100,0	
Chợ via hè gặp đâu mua đó	83,7	0,9	3,8	1,6	5,8	4,2	100,0	65,8	8,9	9,7	5,8	6,3	3,5	100,0	74,2	5,2	6,9	3,8	6,0	3,8	100,0	
Chợ nhỏ	72,0	,-	,	,	8,3	6,1						6,6		100,0			-		7,4	4,2	1 ' 1	
Chợ lớn	81,3	0,8	1,1	2,0	5,7	9,2	100,0	57,7	4,3	5,1	7,1	13,1	12,6	100,0	68,8	2,6	3,2	4,7	9,6	11,0	100,0	
Cửa hàng/ cửa hiệu	′	,	,	•	11,3	-	100,0		0,3				15,9		1	•	1,2	•	•	•	100,0	
Siêu thị lớn	78,5	0,0	0,3	2.2	6,8	12,2	100,0	70,4	0,2	1,3	4,3	10,5	13,3	100,0	74,2	0,1	0,8	3,3	8,8	12,8	100,0	

Ngược lại, chợ nhỏ có tần suất đến mua sắm nhiều hơn: 17,8% dân cư tại TP. Hồ Chí Minh và 19,9% tại Hà Nội đến đây mua sắm hàng ngày. Chi có một tỷ lệ nhỏ đối tượng điều tra không bao giờ mua sắm ở đây. Chợ lớn của quận có tần suất mua sắm thưa hơn (tháng 1 lần hoặc ít hơn).

Tần suất đi mua sắm của người dân ở cả hai thành phố tại cửa hàng/cửa hiệu thường là ít hơn 1 lần/1 tháng. Các siêu thị lớn cũng tương tự như vậy. Đối với siêu thị lớn, trên thực tế cho đến năm 2003, thời điểm mà chúng tôi tiến hành điều tra, ở Hà Nội vẫn chưa xuất hiện, mà chỉ tại TP. Hồ Chí Minh mới có. Số liệu tại hai thành phố, vì vậy khó có thể so sánh. Tần suất đi mua sắm tại các siêu thị nhỏ và siêu thị lớn phụ thuộc rất nhiều vào năng lực/khả năng mua sắm và điều này cho phép nghĩ rằng việc đi siêu thị chủ yếu là do tò mò muốn xem nơi đó như thế nào hơn là đi mua sắm. Tình trạng này thay đổi rất nhanh, số lượng siêu thị lớn và nhỏ tăng nhanh ở cả hai thành phố, và chúng tôi cũng nhận thấy việc đi mua sắm tại đây có thể diễn ra hàng ngày⁴. Thật sự là người dân đi cửa hàng và siêu thị không chỉ để mua đồ ăn.

Ở cả hai thành phố, đi chợ là công việc của phụ nữ. Đối với mỗi loại chợ, tỷ lệ phụ nữ chưa bao giờ đến luôn thấp hơn nam giới. Tỷ lệ thấp nhất là ở chợ nhỏ: chỉ có 45,8% phụ nữ TP. Hồ Chí Minh và 34,2% phụ nữ Hà Nội nói rằng chưa bao giờ mua sắm ở đó.

Các hoạt động giải trí

10 loại vui chơi giải trí được liệt kê cho câu hỏi "Loại hình giải trí yêu thích nhất của ông/bà và tần suất tham gia?" Câu hỏi này dành cho những người từ 13 tuổi trở lên (Bảng 20).

Đối với các hoạt động thể thao, ngoài cụm từ "thể thao" còn có hàng loạt các hoạt động được liệt kê như tập thể dục buổi sáng tại công viên, chạy, đánh bóng bàn, chơi bi-a; ngoài ra "xem bóng đá", mặc dù được coi là hoạt động ít tiêu hao thể lực, nhưng là một hoạt động giải trí... Một phương án trả lời "khác" (ghi cụ thể) cũng được đưa ra, nhưng rất ít người trả lời phương án này, vì vậy chúng tôi không đưa vào bảng; các hoạt động khác như: tham gia các hoạt động khu phố, đi chùa hoặc nhà thờ (không có nhiều người lựa chọn do đây không phải là các hoạt động giải trí đích thực), cuối cùng các hoạt động như đi du lịch, đi pic-nic hay tham quan, mặc dù đích thực là các hoạt động giải trí nhưng cần có phương tiện cũng ít được đối tượng điều tra nhắc tới.

Các hoạt động giải trí đi xa được đề cập đến nhiều nhất là "thăm gia đình hoặc thăm bạn bè". Hoạt động này phổ biến ở Hà Nội hơn ở TP. Hồ Chí Minh: chi có 8,4% người dân Hà Nội và 14,2% người dân TP. Hồ Chí Minh nói rằng họ không bao giờ đi thăm gia đình hoặc thăm bạn bè. Hoạt động giải trí hàng ngày có

⁴ Liên quan đến chủ đề này có thể xem thêm trong Moustier & al., 2006.

tần suất lớn nhất là đi dạo hoặc đi bộ (16,5% người dân ở Hà Nội và 6,1% người dân TP. Hồ Chí Minh liệt kê hoạt động này). Tuy nhiên, chúng ta có thể thấy rằng hoạt động này có khi bao gồm cả việc đi bộ đến nơi làm việc, mà đây thì lại không phải là hoạt động giải trí. Ngược lại, sàn nhảy là nơi ít được người dân của cả hai thành phố lui tới; thực tế sàn nhảy là nơi dành cho tuổi mới lớn và thanh niên trẻ.

Có sự khác biệt lớn nếu phân tích theo thành phố và theo giới tính. Ở TP. Hồ Chí Minh, ngoài đi bộ, loại hình giải trí hàng ngày được liệt kê nhiều nhất, thì tiếp đến là đi café/bar, chơi thể thao và đi xem phim. Tại Hà Nội, chơi thể thao, đi xem phim và đi quán là các hoạt động được liệt kê nhiều sau đi bộ. Tần suất đi quán ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Ngược lại, các hoạt động thể thao và đi xem phim phổ biến ở Hà Nội hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Sự khác biệt về giới tính khá thú vị. Nam giới có thói quen vui với bạn bè của mình, thường là phái mạnh, ở quán sau giờ làm; trong khi đó, phụ nữ đi chợ, chăm sóc con cái và nấu ăn. 10,2% nam giới tại TP. Hồ Chí Minh nói rằng ngày nào họ cũng đi quán, trong khi đó tỷ lệ tương ứng ở phụ nữ chi là 0,7%. Đi quán là hoạt động giải trí ít phổ biến tại Hà Nội, và cũng không có sự khác biệt rõ nét theo giới tính.

Chúng tôi không ngạc nhiên khi thấy rằng nam giới chơi thể thao nhiều hơn phụ nữ. Phụ nữ nói rằng họ thường đi bộ.

Băng 20: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo loại hình giải trí, tần suất thực hiện, giới tính và thành phố (%)

					Phụ	nữ			Chung												
Loại hình giải trí	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn I lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng
	TP.Hồ Chí Minh																				
Di xem phim	88,5	1,8	0,2	0,5	4,0	5,0	100,0	87,7	2,2	0,8	0,5	3,6	5,2	100,0	88,1	2,0	0,5	0,5	3,8	5,1	100,0
Nhà hát/ sân khấu	89,2	0,0	0,2	0,7	4,1	5,8	100,0	86,8	0,1	0,1	1,0	4,5	7,4	100,0	87,9	0,1	0,2	0,8	4,3	6,6	100,0
Đi nghe hoà nhạc	97,4	0,1	0,1	0,7	1,0	0,8	100,0	97,6	0,0	0,0	0,5	0,7	1,1	100,0	97,5	0,0	0,1	0,6	0.9	1.0	100,0
Đi nhà VH-CLB	92,5	0,0	0,3	2,4	2,8	2,0	100,0	92,7	0,1	0.3	1,7	2,6	2,7	100,0	92,6	0,0	0,3	2,1	2,7	2,3	100,0
Sàn nhảy	97,3	0,0	0,0	0,4	0,9	1,3	100,0	97,9	0,0	0,0	0,3	0,8	1,1	100,0	97,6	0,0	0,0	0,3	0,8	1,2	100,0
Karaoke	80,3	0,2	0,6	3,0	7,5	8,4	100,0	84,7	0,0	0,3	1,8	5,7	7,5	100,0	82,6	0,1	0,4	2,4	6,6	7,9	100,0
Café/bar/Internet	52,1	10,2	9,7	11,1	9,7	7,2	100,0	88,8	0,7	0,9	2,6	4,0	3,0	100,0	71,3	5,3	5,1	6,6	6,7	5,0	100,0
Thăm bạn bè, người thân	17,7	1,3	6,6	15,6	31,9	26,9	100,0	11,0	1,1	5,8	14,7	34,9	32,5	100,0	14,2	1,2	6,2	15.1	33,5	29,8	100,0
Đi đạo, đi bộ	85,5	5,1	3,4	2,2	2,0	1,7	100,0	77,3	6,9	5,3	3,7	3,4	3,4	100,0	81,2	6,1	4,4	3,0	2,7	2,6	100,0
Chơi thể thao	88,2	2,6	2,0	3,3	2,4	1,5	100,0	94,2	1,6	0,7	1,8	0,7	0,9	100,0	91,4	2,1	1,3	2,5	1,5	1,2	100,0

			N	am g	iới						Phụ n	ữ						Chun			
Loại hình giải trí	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	ft hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng	Không bao giờ	Hàng ngày	Tuần vài lần	Mỗi tuần một lần	Tháng 1 lần	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng cộng
								Н	à Nội												
Di xem phim	74,3	5,4	0,9	1,1	7,4	11,0	100,0	74,0	6,0	0,7	1,0	7,9	10,3	100,0	74,2	5,7	0,8	1,1	7,6	10,7	100,0
Nhà hát/ sân khấu	91,6	0,0	0,2	0,4	1,8	6,0	100,0	92,0	0,2	0,2	0,2	1,9	5,6	100,0	91,8	0,1	0,2	0,3	1,8	5,8	100,0
Đi nghe hoà nhạc	97,4	0,0	0,0	0,2	0,5	1,8	100,0	97,1	0,1	0,0	0,2	0,6	1,9	100,0	97,3	0,1	0,0	0,2	0,5	1,9	100,0
Đi nhà VH-CLB	93,7	0,3	0,4	0,4	2,7	2,4	100,0	94,4	0,2	0,4	0,8	2,8	1,4	100,0	94,0	0,3	0,4	0,6	2,8	1,9	100,0
Sàn nhảy	98,1	0,0	0,2	0,2	0,6	0,9	100,0	98,2	0,2	0,2	0,2	0,5	0,7	100,0	98,2	0,1	0,2	0,2	0,5	0,8	100,0
Karaoke	87,3	0,1	0,9	0,9	5,6	5,1	100,0	92,0	0,0	0,5	0,5	3,1	4,0	100,0	89,7	0,0	0,7	0,7	4,3	4,5	100,0
Café/bar/Internet	69,7	1,3	5,1	6,9	11,0	6,0	100,0	86,1	0,4	1,5	2,5	5,3	4,1	100,0	78,1	0,8	3,3	4,7	8,1	5,0	100,0
Thăm bạn bè, người thân	9,0	4,8	17,6	29,0	25,7	13,9	100,0	7,8	4,5	16,1	29,6	27,0	15,0	100,0	8,4	4,6	16,8	29,3	26,4	14,5	100,0
Đi dạo, đi bộ	72,5	13,4	5,0	3,1	2,9	3,1	100,0	65,8	19,6	6,1	2,5	2,5	3,6	100,0	69,1	16,5	5,5	2,8	2,7	3,3	100,0
Chơi thể thao	75,8	10,8	6,0	3,9	1,8	1,7	100,0	90,5	4,1	1,9	1,4	1,0	1,2	100,0	83,3	7,4	3,9	2,6	1,4	1,5	100,0

Kết luận

Qua phần phân tích trên, có thể kết luận lại một số vấn đề chính như sau:

- Đối với tất cả các ngày trong tuần, lý do ra khỏi nhà chủ yếu là đi làm và đi học đã chứng tỏ rằng các hoạt động kinh tế diễn ra cả trong những ngày nghi. Việc học thêm và học nâng cao cũng ở trong tình trạng tương tự.
- Đại bộ phận dân cư làm việc ngay tại quận mà họ sống. Điều này có thể là do sự chồng chéo/đan xen các hoạt động kinh tế với khu vực sinh sống.
- Trái với mong đợi, tại các huyện ngoại thành xa trung tâm, người dân làm việc gần nhà nhất.
- Phương tiện di chuyển chính vẫn là phương tiện cá nhân: xe gắn máy, xe đạp và đi bộ. Các phương tiện này có ưu điểm là cơ động và di chuyển trong khoảng cách ngắn. Tuy nhiên, khi di chuyển đoạn đường xa trong một khoảng thời gian dài là điều không thể. Tình hình sử dụng xe buýt đi làm và đi học còn hạn chế, nhưng ở Hà Nội phổ biến hơn ở TP. Hồ Chí Minh.
- Có sự khác nhau về thời điểm đi làm, đi học chính và đi học thêm giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Tuy nhiên, có sự khác biệt về giờ cao điểm buổi sáng trong đi lại rất rõ nét giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.
- Các nghiên cứu bổ sung cần phải được thực hiện và đây vẫn còn là điều mong muốn. Chúng tôi có thể liệt kê một số nghiên cứu như sau: nghiên cứu về sự di chuyển, mua sắm và các hoạt động giải trí theo mức sống; phân tích phương tiện đi lại theo mức sống; phân tích phương tiện đi lại theo khoảng cách và theo cấp học; phân tích việc học hành và giải trí theo tuổi... Sẽ là hữu ích nếu như có một kế hoạch/sơ đồ cho vấn đề này.

Việc đi lại 171

Tài liệu tham khảo

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Trân Thi Thanh Thuy, Nguyên Thi Thiêng, Pham Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam). *In* Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyên Thi Thiêng, Pham Thuy Huong (Dir.), La ville vietnamienne en transition. Paris: Karthala, IMV, PADDI, 314 p., p. 73-110. (Hommes et Sociétés). *Tài liệu mới*: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Di dân nội thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). Nguyễn Thị Thiềng, Phạm Thúy Hương, Gubry Patrick, Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel (Chủ biên), Đô thị Việt Nam trong thời kì quá độ. Hà Nội: Thế Giới, IMV, PADDI, 323 tr., tr. 74-110.

Molt Walter, 2002, The transformation of public transport in Ha Noi/Cải cách hệ thống giao thông công cộng Hà Nội. *In* Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quế (Éds), Regards croisés sur Hanoi. Transition, spécificité urbaine et choix de développement/ Hà Nội. Thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển. Actes du séminaire du PRUD/ Kỷ yếu hội thảo của PRUD, Hanoi, 12-14 novembre 2002. Hanoi: Institut des Métiers de la Ville (IMV)/Dự án đào tạo cHuyện ngành đô thị, 287 p., p. 131-146.

Moustier Paule, Dao The Anh, Hoang Bang An, Vu Trong Binh, Figuie Muriel, Nguyen Thi Tan Loc, Phan Thi Giac Tam (Eds), 2006, Supermarkets and the poor in Vietnam. Hanoi: CIRAD, ADB, 324 p. (MALICA-Markets and Agriculture Linkages for Cities in Asia, M4P-Making Markets Work Better for the Poor).