

## **Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi<sup>1</sup>**

*Patrick GUBRY*

*Lê Thi Huong*

*TRẦN Thị Thanh Thủy*

*NGUYỄN Thị Thiêng*

*PHAM Thủy Huong*

*VU Hoang Ngân*

Hô Chi Minh Ville et Hanoi sont les deux plus grandes agglomérations urbaines du Viêt-nam en matière de population et de potentiel économique. Dans les années récentes, la croissance démographique a été un facteur important du développement économique de ces agglomérations. Cependant, à Hô Chi Minh Ville, comme à Hanoi, l'accroissement de la population pose des problèmes cruciaux dans le processus de développement de la ville. La croissance urbaine s'accompagne notamment d'une augmentation des déplacements urbains.

---

<sup>1</sup> Cette recherche est le fruit d'une coopération entre l'Institut de Recherche pour le Développement, Paris (IRD), l'Institut de Recherche Économique de Hô Chi Minh Ville (IER) et le Centre de population de l'Université nationale d'économie, Hanoi. Nous remercions les chercheurs dont les noms suivent pour leurs contributions à ce projet de recherche, lesquelles ont permis l'élaboration et la rédaction de ce chapitre : Du Phuoc Tân, Gilles Grenèche, Patrick Gubry, Lê Thi Huong, Lê Van Thanh, Nguyễn Quốc Huy, Nguyễn Thế Chinh, Nguyễn Thị Thiêng, Nguyễn Thị Tuong Vân, Phạm Thị Thanh Hiên, Phạm Thủy Huong, Phạm Van Khiết, Trần Thị Thanh Thủy, Vu Hoang Ngân.

## Les déplacements intra-urbains

Les déplacements de population se sont singulièrement accrus au Viêt-nam depuis la mise en place d'une politique de libéralisation économique (le *Doi Moi* ou Renouveau), décidée en 1986. Si les migrations ont déjà fait l'objet de nombreuses recherches, les mobilités à l'intérieur des grandes agglomérations et notamment des deux plus grandes d'entre elles, Hô Chi Minh Ville (5 millions d'habitants dont 3,7 millions d'urbains en 1999<sup>2</sup>) et Hanoi (2,7 millions d'habitants dont 1,5 millions d'urbains), sont encore mal connues. Un solde migratoire positif du centre vers la périphérie des villes a été observé à travers les résultats des deux derniers recensements, celui de 1989 et celui de 1999. Les mobilités intra-urbaines s'accroissent de manière importante dans le cadre d'une urbanisation rapide et sont devenues un des éléments-clés de la planification urbaine. Cette évolution et les politiques mises en œuvre modifient l'espace de vie des habitants en terme d'environnement (dans le sens d'une amélioration) et tendent à augmenter les distances à parcourir dans la vie quotidienne (ce qui représente une détérioration).

Ces mobilités intra-urbaines (celles se produisant à l'intérieur de l'unité administrative des deux villes) comprennent d'une part des migrations intra-urbaines ou mobilités résidentielles (changement de résidence à l'intérieur de l'unité administrative), d'autre part des mobilités temporaires, dont les mouvements pendulaires<sup>3</sup>. Elles tendent à accentuer l'insuffisance des infrastructures urbaines et des transports dans la mesure où elles densifient les zones périphériques, qui sont déjà les moins bien loties. En effet, les infrastructures urbaines de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi sont non seulement largement obsolètes, aspect maintes fois souligné, mais aussi inégalement réparties sur le plan géographique et par la force des choses souvent inexistantes dans la zone périphérique récemment urbanisée.

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

## Une recherche spécifique basée sur une enquête auprès des ménages

Le projet de recherche en coopération sur « les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi », réalisé dans le cadre du Programme de Recherche

---

<sup>2</sup> La population urbaine selon les définitions administratives du recensement est de 4,2 millions d'habitants.

<sup>3</sup> Déplacements quotidiens répétitifs.

Urbaine pour le Développement (PRUD), a associé l'Institut de recherche économique de Hồ Chí Minh Ville, le Centre de population de l'Université nationale d'économie de Hanoi et l'Institut de recherche pour le développement à Paris, dans un travail collectif à visée comparative (Gubry & al., 2002 et 2004 ; IRD, IER, CP, 2004).

Une méthodologie originale, avec une enquête par sondage auprès des ménages dans les deux métropoles vietnamiennes, a permis de réduire significativement l'effet de grappe dont il n'a guère été tenu compte dans le passé<sup>4</sup>. En effet, un plan de sondage à deux degrés, avec un échantillon aléatoire à tirage systématique, a pour la première fois tiré parti de « l'îlotage », très serré en milieu urbain. Au 1<sup>er</sup> degré du sondage, on a ainsi directement pris en compte les îlots (*tô dân phố*), qui ont une taille beaucoup plus réduite que les *phuong* ou les *xa* (unités immédiatement inférieures à l'arrondissement, respectivement urbaines et rurales), qui avaient été généralement retenus jusqu'à présent. La liste des ménages a ensuite été établie sur le terrain dans les îlots sélectionnés<sup>5</sup>. L'enquête a porté sur 2 000 ménages (8 623 personnes) à Hồ Chí Minh Ville et 1 500 ménages (5 971 personnes) à Hanoi, qui ont été tirés au 2<sup>e</sup> degré. Elle a été réalisée en mars-avril 2003.

L'enquête ménage a porté sur les mouvements pendulaires et les mobilités temporaires de la population, ainsi que sur l'histoire migratoire. Elle donne des informations sur les caractéristiques des ménages et de la population, les ménages non-migrants et migrants, l'histoire migratoire des migrants récents, les déplacements temporaires, les opinions sur les déplacements et les projets futurs en matière de migration. Le questionnaire associe les informations quantitatives et qualitatives. Ces mouvements prennent une importance accrue avec la croissance urbaine que l'on peut pronostiquer très forte dans les deux grandes métropoles vietnamiennes pour les années à venir.

Une analyse complémentaire des résultats du recensement de 1999 a porté sur les mouvements migratoires (changements de résidence à l'intérieur des unités administratives des deux agglomérations).

---

<sup>4</sup> Biais statistique généré par la présence dans un échantillon de grappes trop grandes d'individus, similaires les uns par rapport aux autres à l'intérieur de la grappe, ce qui entrave la représentativité de l'échantillon.

<sup>5</sup> Les arrondissements de Cu Chi et de Cấn Gio à Hồ Chí Minh Ville et l'arrondissement de Soc Son à Hanoi, encore très largement ruraux, ont été exclus de l'enquête, qui a donc porté sur 20 arrondissements à Hồ Chí Minh Ville et 11 arrondissements à Hanoi. Notons qu'un redécoupage a créé deux nouveaux arrondissements dans chacune des deux villes en novembre 2003 ; nous utilisons ici le découpage administratif qui a prévalu avant cette date.

## Les enseignements du recensement de 1999 : le glissement de la population vers la périphérie

Le recensement est un outil irremplaçable pour l'étude des migrations (changement de résidence), au niveau géographique le plus fin, puisqu'il est par vocation exhaustif, aux erreurs de collecte près. À partir d'un recensement, il est plus facile d'étudier l'immigration dans une zone donnée (qui concentre les immigrants), que l'émigration à partir de la même zone (qui disperse les émigrants entre toutes les unités administratives du pays, voire tous les pays du monde).

À Hô Chi Minh Ville (HCMV), si l'on prend la population âgée de cinq ans ou plus en 1999, 83,7 % résidaient déjà dans le même arrondissement en 1994, cinq ans auparavant, 6,7 % résidaient dans un autre arrondissement de HCMV, 9,3 % résidaient dans une autre province et 0,2 % à l'étranger.

À Hanoi, les chiffres correspondants sont les suivants : 87,7 % des habitants résidaient dans le même arrondissement de Hanoi en 1999 qu'en 1994, 4,0 % résidaient dans un autre arrondissement de Hanoi, 8,0 % résidaient dans une autre province et 0,3 % à l'étranger. Globalement, la population apparaît un peu plus « stable » à Hanoi, dont le taux de croissance serait légèrement inférieur à celui de Hô Chi Minh Ville.

Selon les conditions locales dans les divers pays et les spécificités des villes, les immigrants dans les grandes agglomérations se dirigent prioritairement soit vers le centre, soit vers la périphérie. Au Viêt-nam, les immigrants se dirigent très clairement de manière préférentielle vers les arrondissements situés en périphérie immédiate du centre, aussi bien à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. À HCMV, 62,3 % des immigrants entre 1994 et 1999 résident dans les sept arrondissements suivants (par ordre décroissant d'importance, en comptant les arrondissements qui accueillent au moins 5 % des migrants) : Tân Bình, Go Vấp, Thu Duc, Binh Chanh, Binh Thanh, 12<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>. Trois des cinq nouveaux arrondissements « urbains » (*quân*) figurent dans cette liste (Thu Duc, 12<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup>). À Hanoi, 70,7 % des immigrants durant la même période résident dans les cinq arrondissements suivants : Đông Da, Cầu Giấy, Hai Bà Trưng, Thanh Xuân et Tu Liêm. Deux des trois nouveaux *quân* sont ici concernés (Cầu Giấy et Thanh Xuân).

Le recensement de population se prête aussi à l'étude des migrations intra-urbaines, à l'intérieur des grandes limites administratives de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi.

Dans l'une et l'autre ville, les mouvements ne sont significatifs que dans les arrondissements centraux et dans les arrondissements immédiatement périphériques. Les zones rurales ne sont guère touchées entre 1994 et 1999, quand on examine les déplacements de la population âgée de 5 ans ou plus, qu'il s'agisse des arrondissements de Cu Chi, de Nha Be ou de Tân Giô (à Hô Chi Minh Ville) ou de

l'arrondissement de Soc Son (à Hanoi). Nous allons donc porter l'attention sur les mouvements se produisant dans le centre (figures 1 et 2).

L'existence d'un solde migratoire positif du centre vers la périphérie dans chacune des deux villes est confirmée, conduisant à un « desserrement » de la population. Ce mouvement est principalement dû à l'augmentation du prix du foncier au centre-ville généré par une marchandisation croissante ; il est renforcé localement par les politiques de « desserrement » ou de « déconcentration » menées par les municipalités afin d'assainir certaines zones centrales très densément peuplées et insalubres.

À Hồ Chi Minh Ville, les zones les plus anciennement urbanisées sont devenues des zones de départ des migrations intra-urbaines ; il s'agit surtout des arrondissements 1, 3, 10 (zone de Sài Gon), 5, 6, 11 (zone de Cho Lon), Binh Thanh, Phu Nhuận (zone de Gia Dinh).

Les arrondissements d'arrivée sont localisés dans la très proche périphérie de ces arrondissements centraux, qu'ils soient « urbains » comme Tân Binh (terrains agricoles et terrains militaires nouvellement lotis, lotissements collectifs) ou semi-urbains comme le 12<sup>e</sup> arrondissement (maisons individuelles), ou encore « ruraux » comme Binh Chanh (nouvelles zones industrielles et lotissements collectifs avec une urbanisation très rapide). On observe aussi une attraction des zones « nouvelles », offrant de nombreux emplois industriels, comme Thu Duc, l'arrondissement 7 ou encore l'arrondissement 2 à vocation résidentielle avec le projet de Thu Thiêm par exemple. Cependant les conséquences du développement du projet « Saigon South » sur le 7<sup>e</sup> arrondissement et les arrondissements de Nha Be et de Binh Chanh ne sont pas encore visibles durant la période d'observation.

Le 8<sup>e</sup> arrondissement et celui de Binh Thanh constituent à la fois des zones d'immigration et d'émigration. L'explication de ces mouvements demanderait une analyse au niveau des *phuong*, certains d'entre eux étant des zones de départ et d'autres des zones d'accueil, mais ces arrondissements constituent aussi des zones de transit vers des arrondissements plus éloignés du centre comme Go Vấp (pour Binh Thanh) et Binh Chanh (pour le 8<sup>e</sup> arrondissement) au fur et à mesure de l'augmentation des prix du foncier.

Enfin, le 4<sup>e</sup> arrondissement apparaît comme exclusivement « répulsif » entre 1994 et 1999. Cet arrondissement connaît alors de sérieux problèmes d'environnement, entre la zone portuaire et les nombreux établissements industriels.

À Hanoi, le phénomène de desserrement de la population se fait également sentir dans les arrondissements centraux les plus anciens (Hoan Kiêm et Ba Dinh), où les prix du foncier sont devenus prohibitifs. Mais l'évolution est différenciée dans les autres arrondissements centraux. L'arrondissement de Hai Ba Trung connaît une certaine désaffection au bénéfice de celui de Đông Da réputé de meilleur « standing » et plus proche du centre, sans que les prix y aient atteint les niveaux relevés dans les quartiers anciens. Il s'agirait d'un phénomène de sélection

de la population lié à une différenciation croissante des revenus. Đông Da apparaît ainsi comme une zone de transit, recevant des migrants en provenance des arrondissements centraux et de Hai Ba Trung et en envoyant d'autres, moins fortunés, dans les arrondissements périphériques de Cầu Giấy et de Thanh Tri.

De manière générale, les arrondissements situés en proche périphérie du centre sont des zones d'immigration : Thanh Tri, Thanh Xuân, Cầu Giấy et Tây Hồ. Parmi eux se trouvent les trois nouveaux arrondissements « urbains »<sup>6</sup>.

L'examen de quelques indicateurs démographiques saillants des agglomérations de Hồ Chí Minh Ville et de Hanoi révèle de très fortes convergences, qui peuvent paraître surprenantes au premier abord pour deux cités que bien des caractéristiques socio-économiques et géographiques différencient par ailleurs, sans évoquer leur histoire pendant longtemps radicalement « séparée ». Mais elles montrent également quelques spécificités remarquables.

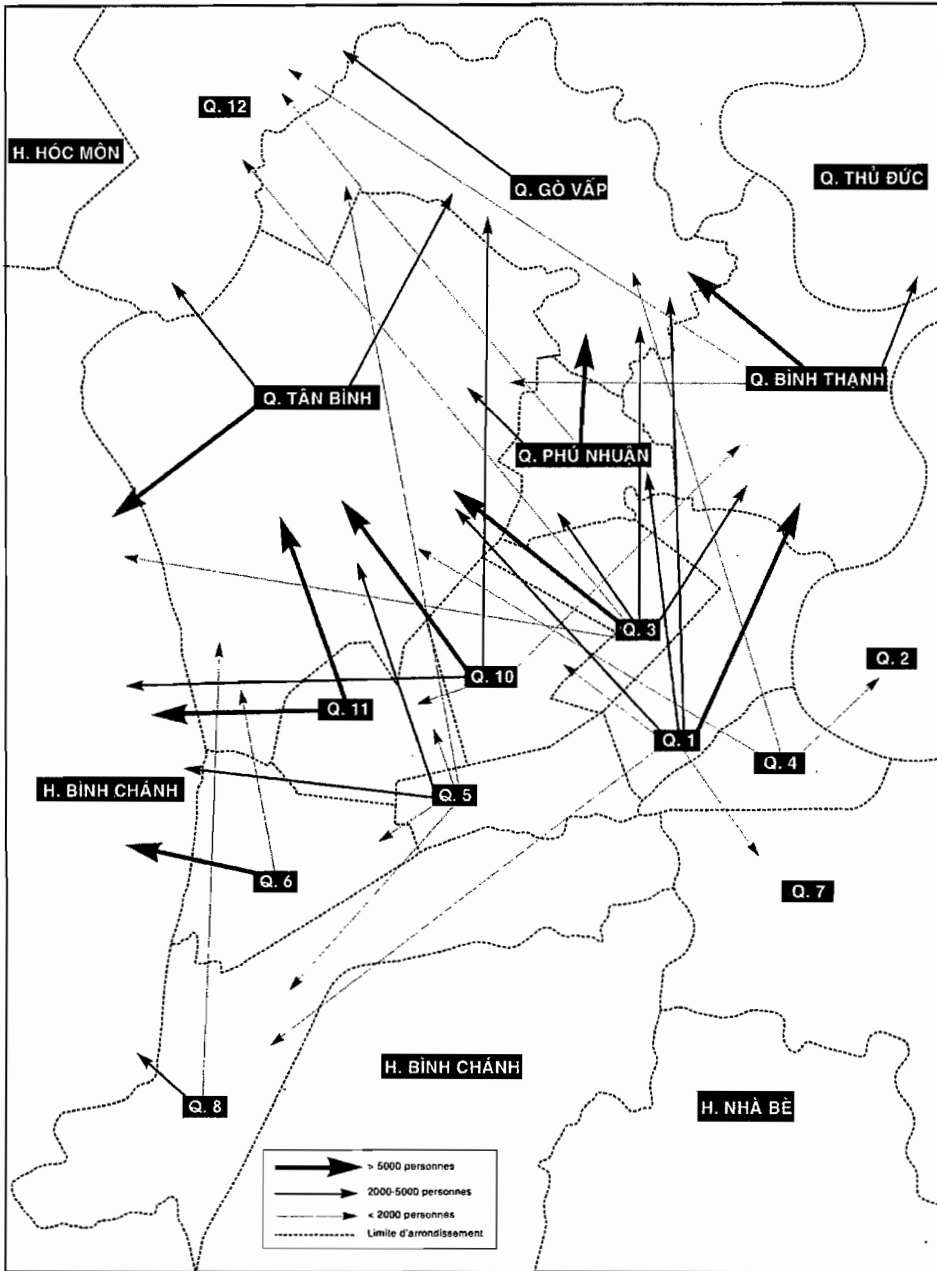
Le principal trait commun relevé ici dans les deux agglomérations est le « desserrement » récent de la population des quartiers centraux en direction de la proche périphérie.

Les mobilités intra-urbaines apparaissent en grande partie comme des phénomènes nouveaux dans la mesure où elles sont très certainement liées à la récente libéralisation économique et à la différenciation sociale qui en résulte progressivement.

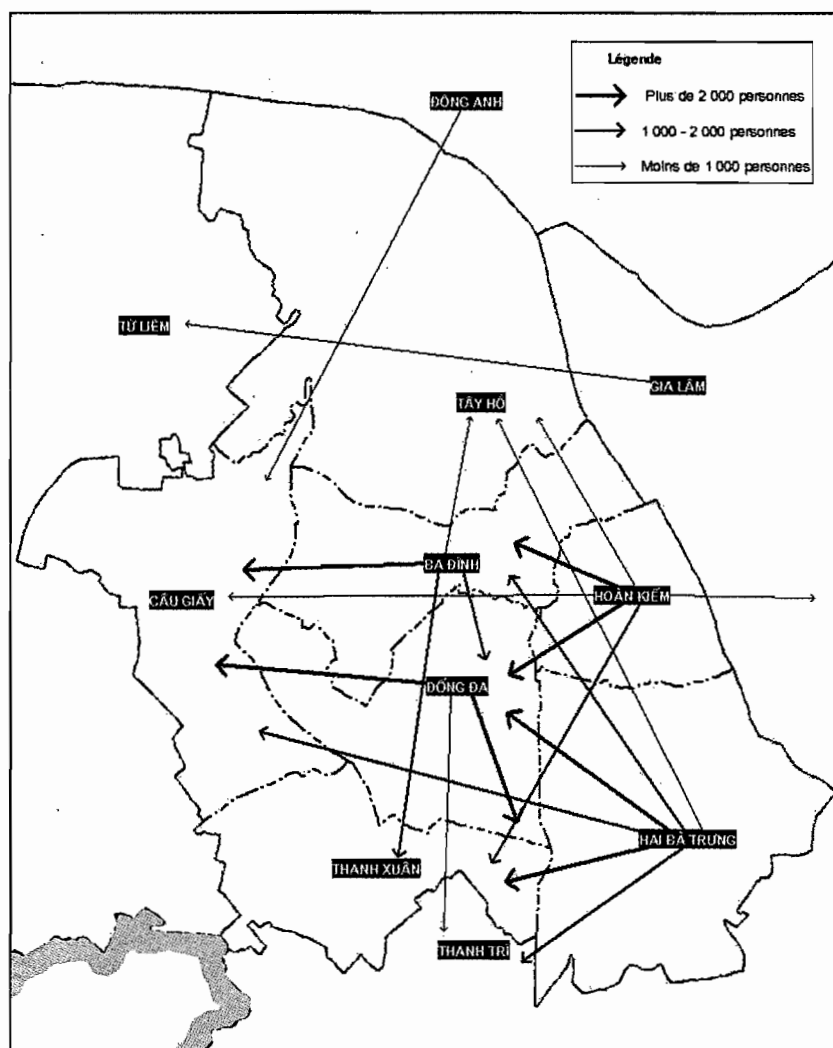
L'un et l'autre de ces phénomènes s'inscrivent dans un processus de recomposition urbaine, dont les conséquences en matière d'infrastructures et de transports urbains par exemple, particulièrement en zone périurbaine, restent à être appréhendées dans toute leur ampleur.

---

<sup>6</sup> L'arrondissement de Thanh Xuân est un cas particulier, dans la mesure où il est issu d'une scission de l'arrondissement « urbain » de Đông Da, tout en intégrant quelques *xa* ruraux en périphérie.



**Figure 1. Hồ Chí Minh Ville. Principaux mouvements migratoires intra-urbains au niveau des arrondissements entre 1994 et 1999 (population âgée de 5 ans ou plus en 1999 ; soldes de plus de 1 000 personnes)**

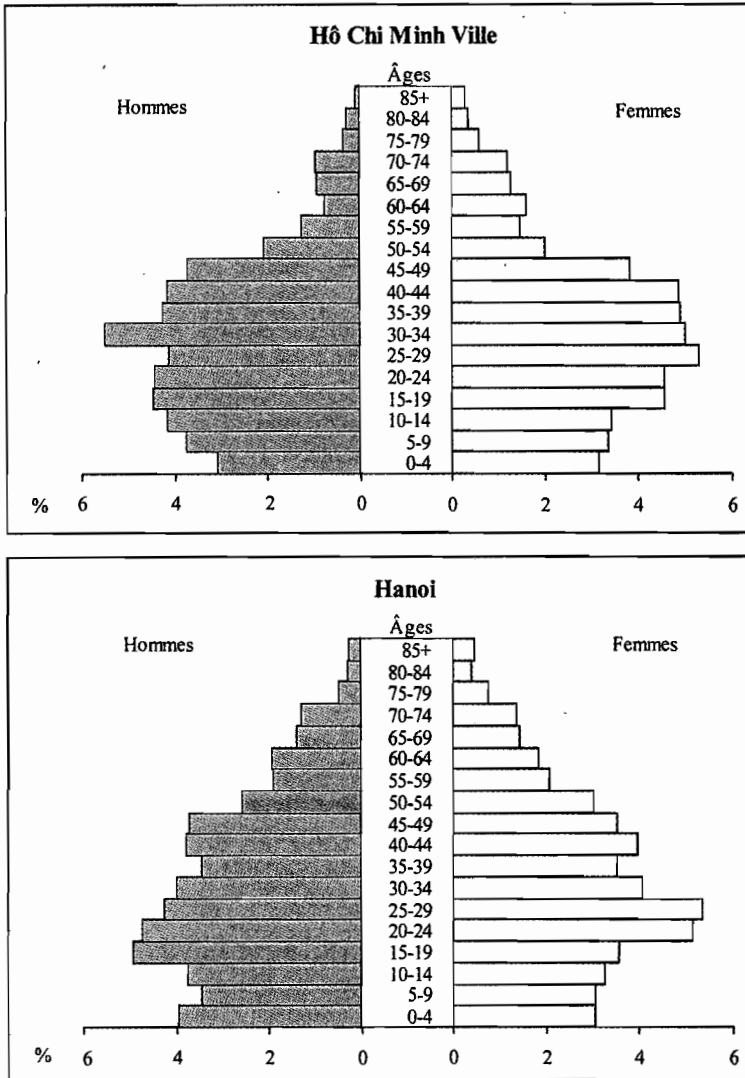


**Figure 2. Hanoi. Principaux mouvements migratoires intra-urbains au niveau des arrondissements entre 1994 et 1999 (population âgée de 5 ans ou plus en 1999 ; soldes de plus de 500 personnes)**





interruption sélective de grossesse, les couples voulant systématiquement avoir un garçon, comme cela a été relevé dans nombre de pays asiatiques (Chine, Inde, Corée du Sud, Taiwan...); une étude approfondie des causes des IVG s'imposerait pour permettre toute affirmation.



**Figure 3. Pyramides des âges de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi**

La proportion des habitants dont le lieu de naissance et le lieu d'habitation actuel sont les mêmes est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville. Seulement 67,8 % des habitants de Hô Chi Minh Ville y sont nés alors que la proportion des

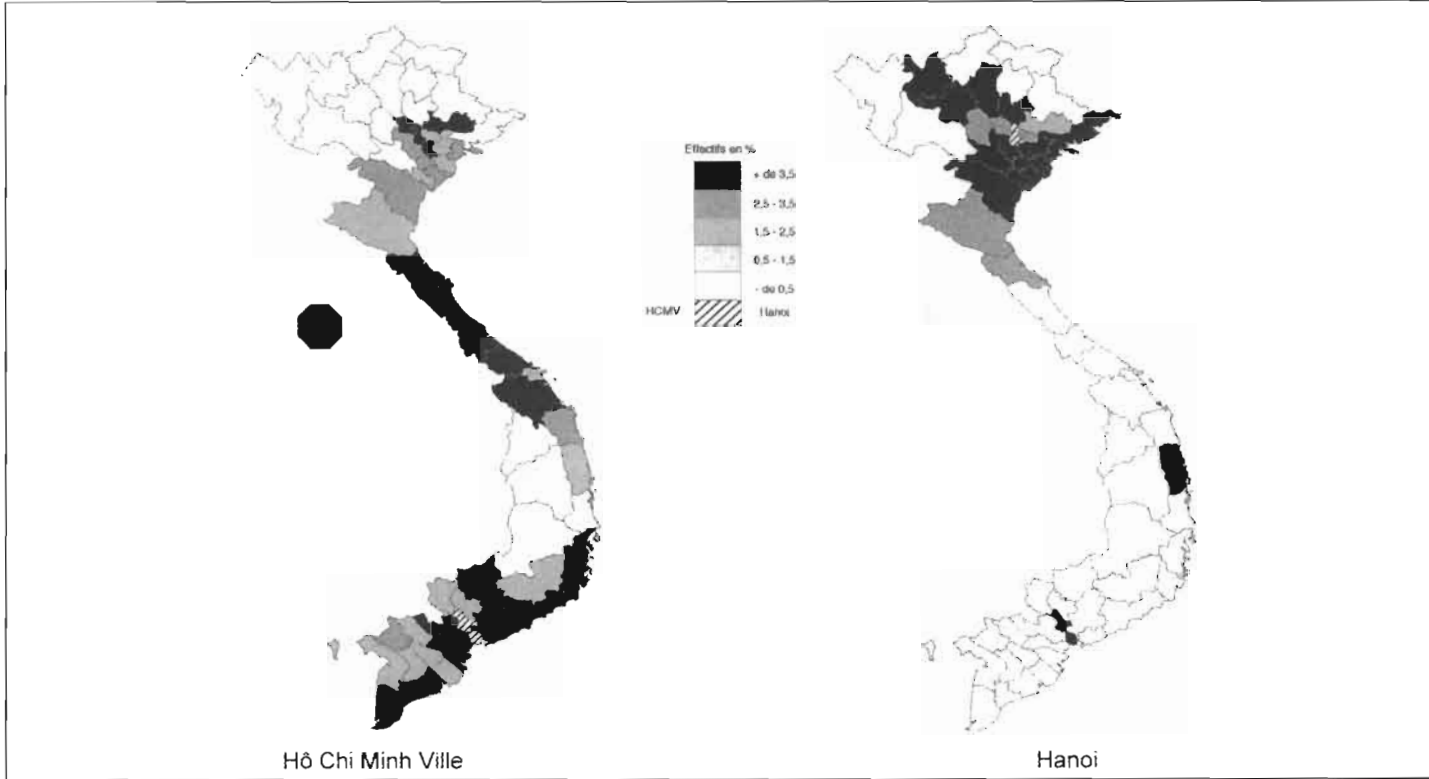
habitants de Hanoi nés à Hanoi atteint 76,3 %. La proportion de personnes mariées est plus élevée à Hanoi qu'à Hồ Chí Minh Ville, soit 71,3 % contre 63,1 %. Les migrants de Hanoi viennent des provinces du nord, essentiellement du delta du Fleuve Rouge (14,9 %). En revanche, les migrants de Hồ Chí Minh Ville proviennent de toutes les régions du pays, les originaires du delta du Mékong étant les plus nombreux (9,8 %) ; viennent ensuite les migrants du delta du Fleuve Rouge (6,2 %), suivis par ceux de la province du Sud-Est (4,2 %) (figure 4). L'attraction de Hồ Chí Minh Ville et de Hanoi s'explique par leurs conditions socio-économiques et géographiques privilégiées (avec notamment la présence d'un grand port de mer à Hồ Chí Minh Ville), le niveau des investissements et la dimension de leur marché du travail.

Postuler pour le statut de résident permanent reste une formalité juridiquement nécessaire au Viêt-nam, mais son absence ne constitue plus un frein à la migration, elle complique seulement la vie quotidienne des intéressés et continue à les pénaliser socialement. La proportion des personnes enregistrées là où elles habitent est moins élevé à Hồ Chí Minh Ville qu'à Hanoi (80,7 % contre 89,9 %), ce qui est peut-être dû au fait que cette formalité civile existait à Hanoi bien avant d'être appliquée à Hồ Chí Minh Ville et à la proportion plus forte du secteur informel dans cette dernière ville. Il existe cependant des caractéristiques communes entre les deux villes qui sont un rythme accéléré de l'urbanisation, un attrait qui s'exerce sur la population migrante et le souci de limiter l'accroissement migratoire.

Le nombre moyen d'années d'études est moins élevé à Hồ Chí Minh Ville qu'à Hanoi (7,1 contre 8,5). La différence sur le plan du niveau d'instruction entre les deux villes n'est effective que pour les individus de 15 ans ou plus. La proportion de personnes ayant un niveau d'études supérieur est de 8,8 % à Hồ Chí Minh Ville alors qu'à Hanoi, elle atteint 19,5 %. Le nombre moyen d'années d'études diminue au fur et à mesure que l'on se dirige vers la périphérie des villes. De façon générale, le niveau d'instruction est plus élevé chez les hommes que chez les femmes et plus l'âge avance, plus la différence est grande, ce qui met en lumière les progrès récemment accomplis dans le Sud en matière d'éducation et le drainage des élites intellectuelles par la capitale politique.

La proportion de personnes n'ayant pas reçu de formation professionnelle est de 80,0 % à Hồ Chí Minh Ville contre 60,3 % à Hanoi. Si la majorité des migrants est venue à Hồ Chí Minh Ville à la recherche d'un emploi, le motif le plus fréquemment avancé par les migrants de Hanoi a été la volonté de faire des études.

Il n'y a pratiquement pas d'écart entre Hồ Chí Minh Ville et Hanoi au niveau de la proportion des personnes de 13 ans ou plus qui travaillent (respectivement 56,1 % et 55,8 %). Mais la proportion des personnes au foyer est beaucoup plus élevée à Hồ Chí Minh Ville qu'à Hanoi (13,3 % contre 3,9 %), où les femmes sont plus fréquemment intégrées dans le monde du travail.



**Figure 4. Répartition de la population née à l'extérieur de Hô Chi Minh Ville ou de Hanoi selon la province de naissance**  
 (% - les octogones représentent l'étranger) (Cartographie Yves Blanca, IRD)

À Hồ Chí Minh Ville, les secteurs drainant le plus de travailleurs sont l'industrie et l'artisanat (27,6 %), les services (20,8 %) et le commerce (19,0 %). Mais à Hanoi, le secteur qui absorbe le plus de main-d'œuvre reste l'agriculture (24,8 %), bien que l'arrondissement de Soc Son, presque entièrement agricole, n'ait pas été pris en compte dans l'enquête. Les services publics (23,5 %) viennent en seconde position.

Près de la moitié de la population de 13 ans ou plus à Hồ Chí Minh Ville travaille dans des entreprises familiales (43,8 %), des entreprises privées ou des SARL (27,7 %). En revanche, à Hanoi, le secteur public et le secteur collectif sont les deux secteurs économiques absorbant le plus de travailleurs (58,5 % à eux deux). Dans les deux villes, les travailleurs sont pour la plupart des salariés sous contrat à durée indéterminée ou à durée déterminée, soit 58,7 % à Hồ Chí Minh Ville et 61,8 % à Hanoi.

### *Caractéristiques des ménages : taille et niveau de vie*

Sous l'action des changements sociaux, les ménages évoluent vers une meilleure adaptation au nouveau contexte social sans négliger complètement les valeurs de la famille traditionnelle vietnamienne. Traditionnellement, les ménages avaient beaucoup d'enfants mais actuellement dans les deux villes, la taille moyenne d'un ménage a tendance à décroître. À Hồ Chí Minh Ville, les ménages de 3 enfants ou plus représentent environ 28 % contre 15,1 % seulement à Hanoi.

Le nombre moyen de personnes par ménage est plus élevé à Hồ Chí Minh Ville (4,3 personnes) qu'à Hanoi (4,0 personnes). La plupart des chefs de ménages sont des hommes, mais les conditions historiques font que la proportion des femmes chefs de ménage reste très élevée comparée à celle des autres pays. Parallèlement, le nombre de ménages nucléaires est élevé : 55 % à Hồ Chí Minh Ville et 62,3 % à Hanoi.

Dans une enquête ponctuelle comme celle réalisée ici, il n'est pas possible de collecter des données précises sur le revenu par le biais de questions directes. Nous avons donc opté pour l'évaluation du niveau de vie en recueillant des données sur les caractéristiques qualitatives du logement et sur les équipements ménagers. En nous en servant comme critères d'appréciation, nous avons classé les ménages interviewés en trois groupes en fonction de leur niveau de vie : bas, moyen, élevé. Le niveau de vie apparaît plus élevé à Hồ Chí Minh Ville qu'à Hanoi : la proportion des ménages à niveau de vie élevé s'y chiffre à 14,7 % alors qu'elle n'est que de 11,4 % à Hanoi. En revanche, les ménages à niveau de vie bas à Hồ Chí Minh Ville et à Hanoi représentent respectivement 37,3 % et 39,6 %. Dans les deux villes, plus on se dirige vers les zones périphériques, plus la proportion des ménages à faible niveau de vie augmente. Une différence entre les deux villes mérite d'être relevée : à Hồ Chí Minh Ville, la proportion des ménages à niveau de vie bas est plus élevée chez les ménages ayant migré au cours des cinq dernières années que chez les non-

migrants ; à Hanoi, la situation est à l'opposé puisque les ménages migrants ont un niveau de vie meilleur. Dans les deux villes, la proportion des ménages jouissant d'un bon niveau de vie est plus élevée chez les migrants que chez les non-migrants.

En évitant de répéter certains poncifs, plusieurs caractéristiques souvent relevées quant à la manière de vivre et de penser des habitants de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi, se retrouvent néanmoins en filigrane, notamment l'aspect industriel de la capitale économique et le rôle intellectuel de la capitale politique. D'autres différences s'observent au niveau des migrations.

### **Les migrations résidentielles : motifs, modalités et conséquences**

#### ***Des nuances entre les deux villes quant aux motifs et aux modalités des migrations***

On observe une différence entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi au niveau des motifs de migration. À Hô Chi Minh Ville, la création d'un nouveau foyer est la raison la plus fréquemment évoquée pour migrer. À Hanoi, on déménage dans la perspective d'avoir une maison plus grande (27,4 %) ; la superficie du logement a nettement augmenté pour ces ménages. L'augmentation la plus remarquable est enregistrée chez les ménages vivant avant la migration dans les arrondissements centraux. Dans les deux villes, le souhait de vivre à proximité du lieu de travail constitue la deuxième raison du déménagement, 13,2 % à Hô Chi Minh Ville contre 14,5 % à Hanoi. Les avantages sont multiples : gain de temps et d'argent, fatigue moindre. À Hô Chi Minh Ville, la troisième raison de la migration est l'envie de posséder sa propre maison. Dans cette ville, nombreux sont les ménages qui souhaitent accéder à la propriété du logement et considèrent le terrain et la maison comme des biens de grande valeur.

À Hô Chi Minh Ville comme à Hanoi, les migrations intra-urbaines se font essentiellement entre les arrondissements centraux. Ceci s'explique par l'avantage en matière d'infrastructures socio-économiques et culturelles que présentent ces arrondissements par rapport aux arrondissements périphériques et ruraux. Les migrations intra-urbaines se font aussi des arrondissements centraux vers les arrondissements périphériques, 8,1 % à Hô Chi Minh Ville contre 11,0 % à Hanoi. La migration entre arrondissements périphériques est plus importante à Hanoi où 12,2 % des ménages l'ont choisie. À Hô Chi Minh Ville, 10,0 % des ménages migrants ont choisi un arrondissement rural comme zone d'arrivée contre 2,2 % à Hanoi.

### ***Des conditions de vie améliorées chez les migrants suite à la migration***

De très nombreuses questions ont été posées sur la nature et la qualité de l'habitat, et sur les éléments de confort. Les uns comme les autres connaissent des modifications liées à la migration intra-urbaine.

#### *Les logements*

La grande majorité des logements est située dans des maisons contiguës, souvent désignées en français par le terme de « compartiments » (84,7 % à Hô Chi Minh Ville et 52,0 % à Hanoi). À Hanoi, la proportion des maisons indépendantes est plus élevée qu'à Hô Chi Minh Ville. La différence au niveau du logement entre les ménages non-migrants et migrants n'est sensible qu'à Hanoi, mais de manière générale les migrants habitent plus dans des immeubles collectifs que les non-migrants. À Hanoi, 22,9 % des ménages migrants vivent dans des immeubles collectifs, soit 2,8 fois plus qu'à Hô Chi Minh Ville. À Hanoi, par comparaison avec la situation antérieure à la migration, on observe que les ménages migrants ont souvent quitté un appartement, notamment dans un KTT (*Khu Tap Thê*, type de HLM), pour une maison contiguë. Ce changement s'explique par l'expropriation, les cas de succession et l'envie d'accéder à la propriété.

La plupart des maisons dans les deux villes se situent dans des ruelles de moins de 4 mètres de largeur (maison sur ruelle étroite). À Hanoi, la proportion des maisons sur ruelle étroite est plus élevée qu'à Hô Chi Minh Ville. Il n'y a pas de différence au niveau de la localisation du logement entre les ménages migrants et les ménages non-migrants à Hô Chi Minh Ville. À Hanoi, la proportion des ménages migrants ayant une maison sur rue et celle des ménages migrants en possession d'une maison sur ruelle étroite est en baisse, tandis que celle des ménages ayant une maison sur ruelle large augmente. Le souhait de jouir de plus de confort ou d'habiter un logement qui réponde mieux aux aspirations constituent des motifs de migration.

La proportion des logements en toute propriété est de 92,0 % à Hô Chi Minh Ville et de 88,6 % à Hanoi. Elle est inférieure pour les ménages migrants tout en ayant significativement augmenté à l'occasion de leur déménagement. À Hô Chi Minh Ville, la proportion des ménages migrants qui louent une maison à un privé est plus élevée qu'à Hanoi. La superficie habitable a nettement augmenté après la migration à Hanoi, passant de 56,5 m<sup>2</sup> en moyenne par foyer à 89,4 m<sup>2</sup>. En revanche, la différence de la superficie du logement avant et après la migration n'est pas grande à Hô Chi Minh Ville. L'augmentation de la superficie du logement entraîne celle du nombre des pièces. Chez les ménages migrants, la proportion des logements de 1 ou 2 pièces diminue, tandis que celle des logements de 3 pièces ou plus augmente.

Concernant la qualité du logement, les deux villes connaissent une grande différence dans les matériaux utilisés. À Hô Chi Minh Ville, le toit est majoritairement en tôle et le mur est en brique ou en matériaux rudimentaires comme le bambou et le bois. À Hanoi, la toiture est le plus souvent en béton (ce qui correspond généralement à une terrasse sommitale) et le mur est en briques.

Les logements ont une cuisine indépendante dans 71,0 % des cas à Hô Chi Minh Ville contre seulement 43,9 % des cas à Hanoi. En outre, à Hanoi 30 % des ménages disposent d'une cuisine installée à l'extérieur du logement. Les toilettes intégrées dans la salle de bains et à l'intérieur du logement sont prépondérantes. À Hô Chi Minh Ville, la proportion des toilettes à part intégrées dans le logement est plus élevée qu'à Hanoi. Cuisine et toilettes connaissent une amélioration de confort chez les ménages migrants par rapport à leur situation antérieure.

### *Voirie et raccordement aux réseaux*

La qualité de la voirie est moins bonne à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. Dans cette dernière ville, elle est meilleure dans le nouveau lieu d'habitation. À Hô Chi Minh Ville, la migration ne va pas forcément de pair avec une meilleure infrastructure. À l'heure actuelle, les infrastructures sont encore faibles dans les arrondissements ruraux. Pourtant, vu le processus d'urbanisation accélérée, les ménages migrants espèrent que les voies seront améliorées dans un proche avenir.

Jusqu'à 18,5 % des ménages à Hô Chi Minh Ville contre 13,5 % à Hanoi vivent dans une zone inondable, que ce soit par la pluie ou par le débordement des rivières. Il est parfois difficile de distinguer le rôle respectif de la pluie et du débordement : à Hô Chi Minh Ville, la pluie provoque des inondations impressionnantes lorsqu'elle survient au moment de la marée haute, qui inverse le courant dans la rivière. Les ménages migrants ont souvent choisi un site moins inondé par les eaux des pluies. Concernant les inondations dues aux eaux de rivières, la proportion des ménages victimes ne diminue pas, mais au contraire elle augmente légèrement après la migration. En plus de la faiblesse et de l'insuffisance du système d'évacuation des eaux, les deux villes ont un relief peu accidenté, ne facilitant pas leur écoulement.

Pratiquement tous les ménages sont branchés sur le réseau électrique national dans les deux villes, que ce soit de manière formelle ou informelle, mais à peine plus de la moitié d'entre eux ont un robinet d'eau à l'intérieur du logement. La situation des ménages migrants diffère dans les deux villes. À Hô Chi Minh Ville, l'utilisation de l'eau courante chez les ménages migrants est en baisse au profit de l'eau des puits car le réseau d'approvisionnement en eau fait encore défaut dans les arrondissements périphériques et ruraux. À Hanoi, la proportion des ménages migrants disposant d'un compteur d'eau est plus élevée que celle des ménages non-migrants et dans l'ensemble, les ménages sont plus nombreux à utiliser l'eau



courante après le déménagement. Ceci est à relier au fait que la proportion des ménages s'installant en périphérie y est plus faible.

Les déchets sont collectés à domicile dans 87 % des cas à Hô Chi Minh Ville contre seulement 56,6 % des cas à Hanoi, où une forte proportion des ménages doit apporter les déchets à un point de collecte. La proportion des ménages migrants profitant des réseaux de collecte s'accroît après le déménagement, particulièrement à Hanoi.

### ***L'équipement des ménages et leur motorisation***

Le taux d'équipements ménagers (fer à repasser, téléphone, ventilateur) est similaire dans les deux villes. Concernant les moyens de transport, les motocyclettes et les bicyclettes sont largement dominantes dans les deux villes (figure 5, page suivante) : à Hô Chi Minh Ville, la possession d'une motocyclette est plus répandue que celle d'une bicyclette (respectivement 58,8 % contre 38,8 %) ; à Hanoi, les chiffres correspondants sont presque similaires pour les deux moyens de déplacement (48,7 % contre 49,5 %). La proportion des ménages possédant une motocyclette ou une voiture est en augmentation après la migration.

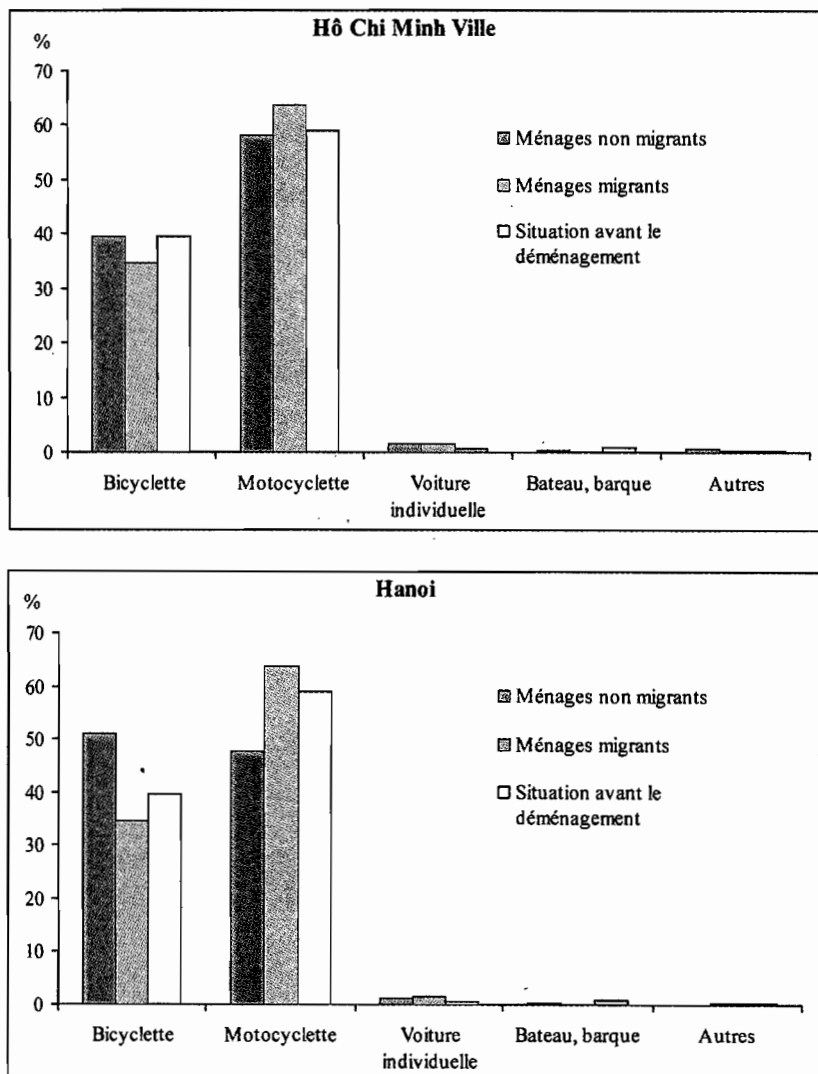
### ***Des opinions plutôt positives de la part des migrants vis-à-vis de la migration intra-urbaine***

Une très grande majorité des ménages interrogés considèrent que leur situation s'est globalement améliorée avec la migration dans la ville. Mais cette opinion comporte des nuances.

### ***Éducation et formation***

Dans les deux villes, la plupart des ménages migrants estiment avoir plus d'avantages dans le domaine de l'éducation depuis leur migration, dans la mesure où la distance entre le domicile et l'école se réduit, et où la qualité des études dans le nouveau lieu d'habitation est meilleure. En plus de cela, le fait de disposer d'un endroit plus calme et plus spacieux pour étudier constitue un autre avantage chez les ménages migrants à Hanoi. Parmi les ménages qui affirment que la migration n'entraîne pas de changement au niveau des conditions d'études de leurs membres, la plupart vivent actuellement dans les arrondissements centraux des deux villes.

En revanche, sur le plan des soins de santé, des loisirs, de la qualité des routes, de la circulation, la situation est contrastée entre les deux villes.



**Figure 5. Moyens de transport disponibles dans les ménages à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (%)**

### Santé

À Hô Chi Minh Ville, les migrants affirment rencontrer plus de difficultés en matière de santé, car certains d'entre eux veulent continuer à être soignés dans le même établissement qu'avant ; ils doivent donc parcourir une distance plus longue. À Hanoi, la situation s'est améliorée sur ce plan après la migration.



### ***Motifs de déplacement***

Une question préliminaire originale a été posée pour cerner les types de déplacements tout au long de la semaine, au cours du déroulement de l'enquête : « Pour quelles raisons êtes-vous sorti de chez vous durant la journée d'hier ? ».

Les raisons de sortie ont été classées en neuf catégories, une dixième regroupant les personnes qui ne sont pas sorties de chez elles (tableau 1).

À l'exception du dimanche, il apparaît que plus de 80 % des personnes sont sorties de leur domicile quotidiennement dans les deux villes. La structure des raisons de sortie est similaire dans les deux villes à quelques nuances près. La principale raison de sortie est le travail ; il est intéressant de relever que les gens vont au travail en moyenne pratiquement tous les jours de la semaine, avec seulement une faible baisse durant le week-end ; viennent ensuite les courses et l'école/formation, qui regroupe les élèves et ceux qui vont au cours du soir ; les autres raisons de sortie (visite aux amis et aux proches, loisirs...) sont moins répandues. Le fait d'accompagner les enfants à l'école semble plus répandu à Hô Chi Minh Ville, sans doute parce que les distances y sont plus élevées, mais aussi parce que leurs parents possèdent plus de moyens de transport. À l'opposé, on observe une proportion plus élevée d'enfants se rendant à l'école à pieds à Hanoi. Les loisirs sont un peu plus répandus à Hô Chi Minh Ville, du fait sans doute d'un niveau de vie plus élevé de la population, car ils nécessitent des moyens.

Les constatations les plus intéressantes au sujet des raisons de sortie concernent :

- Le fait que le motif de sortie pour raison de travail touche tous les jours de la semaine, même les week-ends (plus à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi), montrant que l'activité économique ne connaît pas de répit.
- Les motifs différentiels de sortie selon le sexe : les sorties pour raison de travail sont plus fréquentes pour les hommes, alors que les femmes sont plus souvent astreintes aux tâches traditionnelles (faire les courses, amener les enfants à l'école) ; par ailleurs, les hommes bénéficient sensiblement plus des activités ludiques (visite aux amis, distractions).
- Certaines spécificités de chacune des deux villes : les femmes sont sensiblement plus intégrées au monde du travail à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville.



ville. Les distances, telles qu'évaluées par la population, évoluent dans le même sens.

**Tableau 2. Distance moyenne la plus courte et temps moyen pour aller au travail selon la zone d'habitation et la ville**

Zone d'habitation	Hô Chi Minh Ville		Hanoi	
	Distance (km)	Temps (mn)	Distance (km)	Temps (mn)
Arrondissements centraux	4,91	20,0	4,24	16,2
Arrondissements périphériques	5,10	20,3	5,08	19,1
Arrondissements ruraux	4,50	20,2	3,29	15,4
Ensemble	4,88	20,6	3,97	16,3

Il est intéressant de remarquer que les distances les plus grandes concernent les arrondissements périphériques, qui offrent encore peu d'emplois par rapport à l'augmentation de la population, qui est dès lors obligée de trouver du travail au centre-ville ou d'y conserver l'emploi qu'elle occupait avant de migrer vers la périphérie. Les distances sont les plus courtes dans les arrondissements ruraux, encore peuplés en partie par des cultivateurs dont les champs sont localisés près de leur habitation.

Les temps moyens pour aller à l'école sont de 14,7 mn à Hô Chi Minh Ville contre 15,2 mn à Hanoi. Ces temps sont logiquement plus courts que ceux mis pour aller au travail car la densité des écoles est plus élevée que celle des entreprises et des administrations. Le temps de trajet s'accroît régulièrement en allant du centre-ville vers la périphérie du fait de la décroissance de la densité des infrastructures scolaires. Bien entendu, on pourrait faire cette analyse en fonction du cycle scolaire fréquenté.

Les distances apparaissent plus courtes pour se rendre à un cours supplémentaire. La logique veut que l'on choisisse un cours près de son domicile ou de son travail car on n'a ici ni l'astreinte de se rendre à un lieu de travail dont on ne choisit pas souvent la localisation, ni l'obligation de respecter la carte scolaire. Il est intéressant de remarquer que ce type de cours est choisi plus souvent non loin du lieu de travail, dans les deux villes, de sorte qu'on peut s'y arrêter aisément après le travail en fin de journée. Les arrondissements périphériques sont pénalisés par l'offre plus faible dans ce domaine.

L'analyse montre par ailleurs que les femmes travaillent généralement plus près de leur domicile que les hommes. En revanche, les différences selon le sexe concernant la distance pour se rendre à une formation (école ou cours supplémentaires) ne sont pas nettes.

La figure 6 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 revenir.

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.

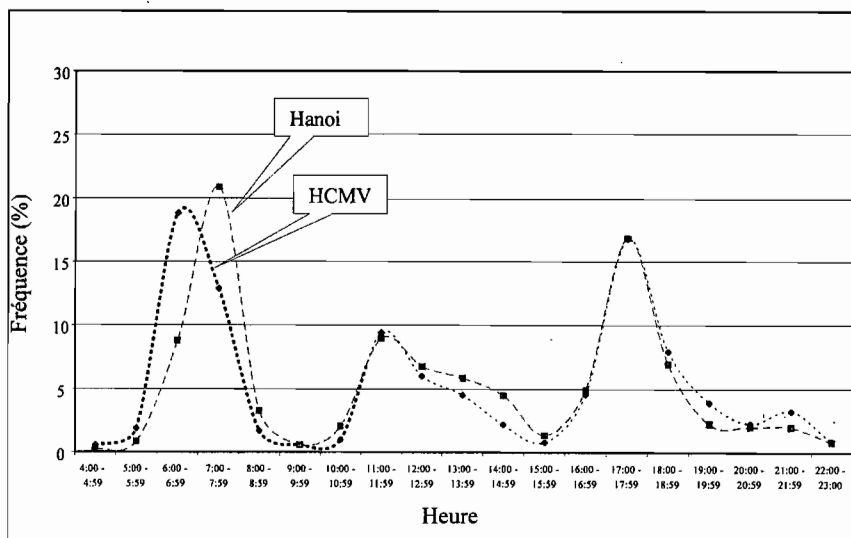


Figure 6. Horaires des déplacements pour les motifs confondus de travail, d'école ou de cours selon la ville (%)

### ***Modes de transport utilisés***

Les moyens de déplacement sont dominés par les transports individuels dont les deux-roues motorisés sont majoritaires (75,1 % à Hô Chi Minh Ville, 57,9 % à Hanoi). La marche à pieds et la bicyclette restent plus souvent pratiquées à Hanoi. Quant à l'autobus, qui s'est développé récemment, il n'est encore utilisé que dans 1,0 % des cas seulement à Hô Chi Minh Ville et 2,3 % des cas à Hanoi.

### ***Lieux d'achat***

Pour faire ses courses, six types de lieux ont été définis : les marchés de proximité sur le trottoir, les marchés sur le trottoir n'importe où, les petits marchés de quartier, les grands marchés centraux, les superettes ou les boutiques, enfin les hypermarchés. Les concepts ne sont sans doute pas totalement homogènes entre les deux villes, car les hypermarchés dévolus au commerce de détail n'existaient pas encore en tant que tels à Hanoi en 2003, mais on y trouvait plutôt des magasins du type supermarché, d'une taille plus grande que la supérette de quartier. Cette question a été posée à la population âgée de 13 ans ou plus. La proportion des habitants de Hô Chi Minh Ville qui se rendent sur les marchés de proximité sur le trottoir est moins élevée que celle des Hanoïens (16,8 % contre 27,0 %). Ce sont les petits marchés qui sont le plus visités quotidiennement dans les deux villes (17,6 % à Hô Chi Minh Ville et 19,6 % à Hanoi). La fréquence des déplacements quotidiens en direction des grands marchés et des superettes est très faible. Une proportion de 57,4 % de la population de Hô Chi Minh Ville et 74,4 % de celle de Hanoi n'est jamais allée dans un hypermarché (supermarché dans le cas de Hanoi). Les femmes sont plus nombreuses que les hommes dans les opérations d'achat sur les marchés et elles les fréquentent davantage. Cet écart se réduit considérablement quand il est question d'hypermarchés ; les hommes y accompagnent volontiers leur épouse et les emplettes en sont rapportées en commun, d'autant plus qu'elles sont généralement plus pesantes. Il apparaît ainsi que plus le niveau de vie est élevé, plus on observe une certaine égalité des sexes...

### ***Distractions : visites et loisirs***

La visite à ses proches ou à ses amis est une pratique courante des Vietnamiens aussi bien à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. C'est l'activité la plus répandue (environ 90 % des habitants la pratiquent).

Le cinéma est le loisir le plus fréquent, suivi par le théâtre ; il n'en reste pas moins que 88,1 % des habitants de Hô Chi Minh Ville et 74,3 % des Hanoïens déclarent ne jamais aller au cinéma.



Le concert reste un loisir peu populaire. Le taux de fréquentation des maisons de la culture et de la jeunesse, des discothèques et des boîtes de nuit n'est pas élevé dans les deux villes. Il en est de même des chiffres relatifs aux activités du quartier, à la fréquentation des pagodes et des églises, aux pique-niques et aux excursions ou aux voyages, mais toutes ces activités n'ont sans doute pas toujours été considérées comme des loisirs...

Le karaoké a nettement plus d'adeptes à Hồ Chi Minh Ville qu'à Hanoi ainsi que les cafés et les bars. Les Hanoïens s'adonnent volontiers à la promenade grâce au climat propice qui règne une grande partie de l'année, à l'environnement urbain et à l'extension des trottoirs, mais sans doute aussi du fait de sa gratuité : 30,6 % des Hanoïens contre 18,6 % des habitants de Hồ Chi Minh Ville pratiquent cette activité.

## Opinions sur les conditions des déplacements actuels

L'accroissement de la population et des déplacements en milieu urbain surchargent de plus en plus les infrastructures et affectent de façon alarmante le trafic et la sécurité routière. En ce qui concerne les infrastructures, Hồ Chi Minh Ville dispose de 0,81 km de voies par km<sup>2</sup> à l'heure actuelle alors que le besoin minimum se situe entre 4 et 6 km par km<sup>2</sup><sup>8</sup>. Il est à noter qu'à Hồ Chi Minh Ville et Hanoi, le nombre de déplacements individuels, dominés par les deux-roues motorisés, est très élevé. Ajoutons à cela que le système des transports publics, à Hồ Chi Minh Ville comme à Hanoi, ne couvre respectivement que 3,7 % et 9 % des besoins en déplacement<sup>9</sup>, des taux nettement inférieurs à ceux des métropoles de même taille dans le monde.

L'échantillon de l'enquête comportait 12 010 personnes de 13 ans ou plus (7 111 à Hồ Chi Minh Ville et 4 899 à Hanoi). Parmi celles-ci, seules 5 753 étaient présentes à la maison et ont pu donner leurs opinions (dont 3 423 à Hồ Chi Minh Ville et 2 330 à Hanoi). Selon leur zone d'habitation, elles peuvent être réparties en trois groupes : le centre-ville, la zone périphérique et la zone rurale.

L'enquête a porté concrètement sur les questions suivantes :

- difficultés rencontrées pendant les déplacements et coûts des déplacements ;
- qualité du réseau routier ;

<sup>8</sup> Báo cáo của Sở Giao thông Công chính Thành phố Hồ Chí Minh [Rapport du Service des Transports et des travaux publics de Hồ Chi Minh Ville].

<sup>9</sup> Đề án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội đến năm 2020 [Projet d'aménagement du développement du réseau routier de Hồ Chi Minh Ville et de Hanoi d'ici l'an 2020].

- activités de la police routière ;
- système des transports en commun, plus précisément qualité des services offerts par ces modes de transport.

### *Difficultés rencontrées pendant les déplacements*

Il est surprenant de constater que les personnes déclarant ne rencontrer aucune difficulté pendant leurs déplacements représentent la proportion la plus importante, soit 44,7 % à Hô Chi Minh Ville et 53,9 % à Hanoi. L'explication viendrait du fait que la plupart d'entre elles n'ont pas un grand besoin de se déplacer, qu'elles sortent peu de chez elles ou qu'elles utilisent des moyens de locomotion conduits par d'autres personnes, ce qui ne leur permet pas d'appréhender les difficultés.

Dans les deux villes, les deux difficultés essentiellement signalées dans les déplacements sont les embouteillages et les risques d'accidents de la circulation qui représentent respectivement 34,6 % et 20,6 % des avis à Hô Chi Minh Ville, et 29,9 % et 14,0 % à Hanoi. Le rythme rapide d'urbanisation, alors que les infrastructures restent insuffisantes et mal aménagées aussi bien à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi, explique que les embouteillages viennent en tête des préoccupations.

Ces résultats, plutôt positifs, sont dus en partie aux efforts récents des deux municipalités pour moderniser et améliorer la qualité des infrastructures comme le réseau routier, créer de nouveaux quartiers, supprimer les goulots d'étranglement, répartir les flux de trafic pour assurer plus de fluidité.

De façon générale, c'est dans le centre-ville que les déplacements sont jugés les plus difficiles par rapport aux autres arrondissements, surtout en matière d'embouteillages et de risques. À Hô Chi Minh Ville, 42,9 % des habitants du centre-ville évoquent les embouteillages contre seulement 17,6 % et 19,4 % de ceux de la zone périphérique et de la zone rurale. À Hanoi, l'écart n'est pas grand entre les habitants du centre-ville et ceux des arrondissements périphériques mais considérable entre les habitants du centre et ceux de la zone rurale (41,6 %, 33,7 % et 9,5 %). Les habitants des arrondissements ruraux expriment les avis les plus positifs sur les embouteillages : la densité démographique y est la plus faible ; en revanche, d'autres problèmes y sont jugés plus graves, l'absence de bus par exemple.

Le coût des déplacements n'est pas considéré comme une vraie difficulté puisque 1,6 % seulement des personnes interrogées à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi en parlent. Les 30,4 % des personnes à Hô Chi Minh Ville et 33,2 % à Hanoi qui déclarent ne pas avoir de frais de déplacement à assumer seraient, pour la majorité, des personnes qui travaillent à domicile, des personnes âgées ou des jeunes que leurs parents conduisent à l'école. À Hô Chi Minh Ville, les personnes concernées déboursent en moyenne 105 500 dôngs par mois contre 72 000 dôngs seulement à

Hanoi pour leurs déplacements. La majorité des personnes qui déclarent devoir payer leurs déplacements (72,3 % à Hô Chi Minh Ville et 84 % à Hanoi), dépensent mensuellement moins de 100 000 VND.

### ***Opinions sur la qualité des routes***

À Hô Chi Minh Ville et Hanoi, respectivement 36,9 % et 36,3 % de la population jugent « bonne » et « très bonne » la qualité des routes, 16,2 % et 16,7 % estiment leur état « mauvais » voire « très mauvais ». 46,9 % et 44,5 % la trouvent « moyenne ». En réalité, il est difficile d'avancer une appréciation sur les routes qui ont été remises à niveau très récemment et l'on ne sait donc pas à quelle période exacte s'appliquent les opinions des intéressés.

Les personnes qui jugent « bonne » ou « très bonne » la qualité du réseau routier résident surtout dans les arrondissements centraux de Hô Chi Minh Ville (40,9 %), alors que 29,9 % et 28,4 % seulement des habitants des arrondissements périphériques et de la zone rurale partagent cet avis. À Hanoi, l'écart est moins sensible. De façon générale, la qualité des routes n'est pas la même partout, les investissements dans les infrastructures bénéficiant plus au centre-ville qu'à la zone périphérique.

### ***Opinions sur les activités de la police de la route***

Les réponses fournies sur ce thème sont assez positives. Respectivement 36,5 % et 52,0 % des personnes interrogées à Hô Chi Minh Ville et Hanoi jugent « bonnes » ou « très bonnes » les activités de la police de la route. Et elles ne sont que 5,7 % et 6,4 % respectivement à les trouver « mauvaises » ou « très mauvaises ».

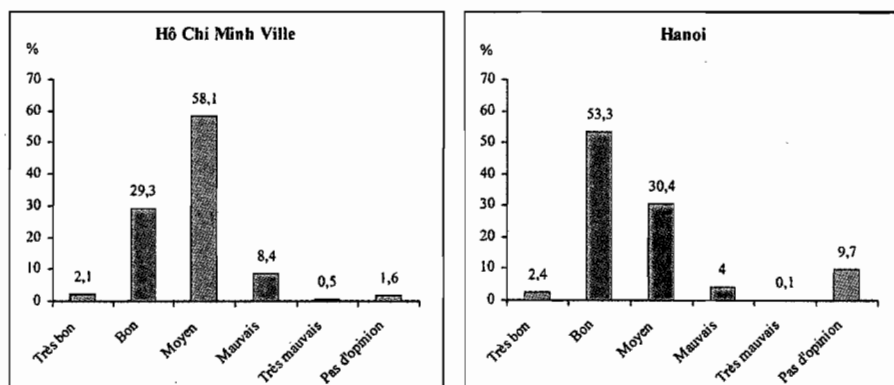
Les personnes interrogées justifient leurs appréciations positives en avançant les raisons suivantes : présence permanente et suffisante des policiers sur le terrain ; efficacité en cas d'embouteillages et d'accidents ; comportement et conduite jugés très positifs (serviabilité, fréquents rappels du code de la route).

Quant aux appréciations négatives, elles font surtout état de comportements impartiaux et corrompus (pots-de-vin) des policiers, du manque d'effectifs et donc d'une présence insuffisante, du peu d'efficacité en cas d'embouteillages ou d'infractions. Les affaires de corruption de certains policiers sont jugées plus graves à Hanoi (25,3 %) qu'à Hô Chi Minh Ville (9,0 %).

### Opinions sur la qualité des transports publics

Depuis plus d'un an, dans les grandes villes, surtout à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi, le bus est plus présent dans la vie de tous les jours. Interrogés sur la qualité des transports publics, la majorité des habitants la trouvent moyenne (58,1 % à Hô Chi Minh Ville et 30,4 % à Hanoi). Cependant, 31,4 % des personnes interviewées à Hô Chi Minh Ville et 55,7 % à Hanoi les estiment bons ou très bons. Seuls 8,9 % et 4,1 % respectivement des habitants des deux villes la trouvent « mauvaise » ou « très mauvaise ». Une évaluation plutôt positive donc et il semble que ce service soit mieux apprécié à Hanoi.

Les remarques favorables concernent le nombre de véhicules (suffisant, il répond aux besoins de déplacement), leur qualité (confortables, propres), la qualité du service (horaires réguliers, service bon) et les tarifs raisonnables. Parmi ces raisons, la qualité et le confort des bus arrivent en tête (45,9 % à Hô Chi Minh Ville et 40,1 % à Hanoi), viennent ensuite les tarifs raisonnables (33,8 % et 20,6 %), les horaires réguliers et la qualité du service. Ces opinions s'expliquent par la stratégie de développement du bus depuis le début de l'année 2002, à Hanoi et Hô Chi Minh Ville. À Hô Chi Minh Ville, tous les anciens bus sont remplacés par de nouveaux, puissants et climatisés<sup>10</sup>.



**Figure 7. Opinions sur la qualité des transports publics à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (%)**

Avec l'objectif de lever les préjugés que les habitants ont au sujet des bus et d'améliorer la qualité du service, on a réformé l'organisation du travail et la rémunération des chauffeurs et des vendeurs de billets. Le régime forfaitaire supprimé, les chauffeurs ne se trouvent plus obligés de ramasser à tout prix le plus

<sup>10</sup> Lao Đông (Hanoi), 2 décembre 2003.

grand nombre de passagers<sup>11</sup>. De plus, au salaire fixe viennent se greffer des primes, la rétribution des heures supplémentaires... Enfin, un forfait concernant la qualité du service a été mis en place. Pour contrôler et évaluer les activités des chauffeurs et des billettistes de façon précise, la Compagnie des transports publics a créé un groupe qui opère régulièrement pour garantir la qualité du service et la maintenance des bus. Les résultats seront utilisés pour déterminer le niveau des primes. Il s'agit là de l'une des raisons qui font bonne impression sur les usagers.

En ce qui concerne les tarifs, ils sont uniques (2 000 dôngs à Hồ Chi Minh Ville et 3 000 dôngs à Hanoi) et valables sur toutes les lignes, quelle que soit la distance<sup>12</sup>. On peut s'interroger sur la pertinence de ce tarif unique pour atteindre une destination très éloignée.

Pour les évaluations négatives vis-à-vis des transports publics, à Hồ Chi Minh Ville, la proportion la plus importante des avis (40,9 %) s'élève contre la mauvaise qualité des bus (il y a trop de risques) et se concentre dans les arrondissements périphériques (46,5 %). Les accidents récents dus à des problèmes techniques et à l'âge des véhicules qui ont provoqué des dégâts humains et matériels viennent étayer cet argument. Le nombre insuffisant de lignes arrive en second lieu avec 18,9 % de voix, majoritairement concentrées dans la zone rurale (19,6 %). En réalité, il n'y a pas encore assez de bus pour satisfaire la demande, d'où les créneaux non exploités.

Le service qui laisse à désirer (14,8 %), l'irrégularité (10,5 %) et les voitures bondées (6,4 %) sont les reproches venant des habitants du centre-ville. 8,2 % des gens déplorent que les bus soient surdimensionnés par rapport à la largeur des voies. Actuellement, les véhicules de plus de 50 places sont nombreux et ont du mal à se déplacer dans le centre, ce qui porte préjudice à leur ponctualité, surtout aux heures de pointe.

### ***Propositions pour développer le système des transports publics***

La majorité des personnes interviewées (39,3 % à Hồ Chi Minh Ville et 61,1 % à Hanoi) propose une augmentation du nombre de bus, ainsi que l'ouverture de nouvelles lignes et l'accroissement des fréquences pour réduire le temps d'attente et alléger la charge des voitures.

---

<sup>11</sup> Auparavant, les chauffeurs devaient donner une somme fixe d'argent à la compagnie, sorte de droit à exploiter le véhicule. Si les chauffeurs encaissaient plus que cette somme, ils gagnaient la différence. Au contraire, ils devaient payer sur leurs propres deniers dans le cas où les recettes n'étaient pas suffisantes. C'est pourquoi, les chauffeurs ramassaient à tout prix le plus grand nombre de passagers.

<sup>12</sup> Tarifs de 2005. Une modification de tarif est envisagée à Hồ Chi Minh Ville, mais elle n'a pas encore été appliquée.

L'aménagement d'arrêts proches des habitations et la diversification des moyens de transports publics ont également été évoqués. Le tramway et le métro, en complément d'un bon réseau de bus, contribueront au développement des moyens de transport publics dans les deux villes.

À la suite des facteurs quantitatifs arrive la modernisation des infrastructures plébiscitée par 17,9 % et 16,1 % des habitants de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi. L'amélioration de la qualité des routes favorisera le développement des bus actuellement jugés trop encombrants et fustigés en cas d'embouteillage.

La qualité du service doit faire l'objet d'une attention particulière. Elle est évoquée par 6 % des personnes interrogées à Hô Chi Minh Ville et par 6,9 % des habitants de Hanoi. Pour une qualité constante de service, une prise de conscience des chauffeurs et des billettistes est nécessaire ainsi qu'une amélioration de la gestion.

Respectivement 2,7 % et 3,8 % de la population interviewée à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi pense qu'il est nécessaire de subventionner les transports publics. Les tarifs actuels supposent une subvention très élevée mais elle est incontournable pour séduire les usagers et faire adopter de nouvelles habitudes de déplacement. Sans arriver à l'autofinancement, on n'évitera pas dans le long terme une sensible augmentation des tarifs, rendant les prix plus « réalistes ».

Certains habitants (3,2 % à HCMV et 2,2 % à Hanoi) soulignent le rôle important de la communication entre les sociétés de transport et le public. Il faut mettre en exergue l'utilité des transports publics et insister sur la connaissance et le respect du code de la route, mais en employant des techniques de communication attrayantes. La campagne de sensibilisation et d'éducation doit prendre une forme incitative et informative et doit résolument éviter la propagande. Il faut y associer les différents médias.

## **Projets futurs de mobilité résidentielle**

Étudier les projets futurs de mobilité des habitants à Hô Chi Minh Ville et Hanoi est important pour les chercheurs et les décideurs. Il leur permet d'être au courant de l'évolution prévisible de la répartition de la population dans les deux plus grandes agglomérations du pays afin de donner des directives visant à mettre en œuvre les politiques d'urbanisme correspondant à l'évolution de la société.

Devant la forte croissance urbaine dans les deux agglomérations, quel est le nombre de personnes qui ont l'intention de migrer ? Pour quelles raisons veulent-elles migrer ? Celles qui ont migré durant les cinq dernières années migreront-elles encore ? Quelles sont les différences dans les profils des gens qui ont un projet de







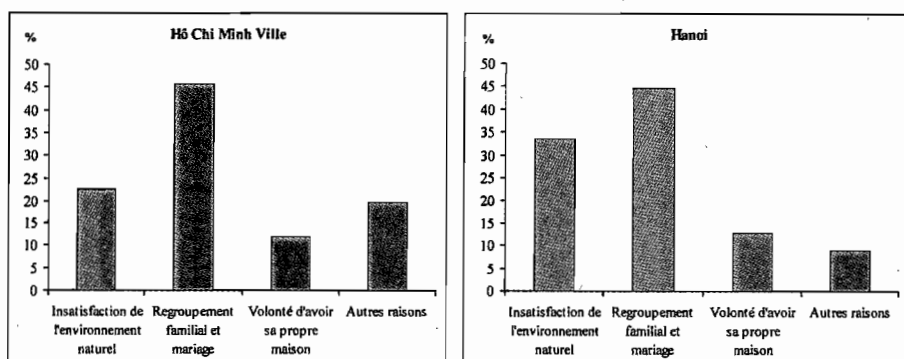
écoles qui s'y trouvent sont également mieux appréciées. La tendance de migrer vers les arrondissements centraux paraît donc logique.

À Hô Chi Minh Ville, les arrondissements ruraux ne figurent pas parmi les choix de ceux qui désirent migrer. La raison en est que la densité de certains arrondissements centraux tels que Tân Binh et Go Vâp est encore faible et qu'ils restent par conséquent des destinations prisées pour les gens qui veulent migrer. À Hanoi, à côté des arrondissements centraux, les arrondissements de banlieue constituent également des destinations attirant des migrants. Près d'un tiers, soit 29,8 % des habitants désireux de migrer souhaitent s'installer dans les arrondissements ruraux. Les politiques d'urbanisation des arrondissements périphériques de Hanoi – encore souvent classés dans la catégorie rurale en 2003 – en sont la raison. La forte croissance urbaine de Hanoi ces dernières années attire des habitants vers les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux par suite des prix moins élevés des terrains et d'infrastructures de plus en plus développées<sup>13</sup>.

### *Raisons pour lesquelles on a l'intention de changer d'habitation*

Les raisons, très diverses, d'un changement d'habitation peuvent être réunies dans les quatre catégories suivantes (figure 9) :

- insatisfaction vis-à-vis de l'environnement naturel ;
- regroupement familial et mariage ;
- volonté d'avoir sa propre maison ;
- autres raisons.



**Figure 9. Raisons de déménagement à Hô Chi Minh Ville et Hanoi**

<sup>13</sup> Deux nouveaux arrondissements urbains ont été créés en novembre 2003 dans chacune des deux villes.

Ceux qui ont l'intention de migrer pour le regroupement familial ou le mariage sont les plus nombreux : 45,7 % à Hô Chi Minh Ville et 44,5 % à Hanoi. La proportion des gens désireux de migrer est plus élevée chez les non-migrants que chez les migrants dans les deux villes : 48,1 % chez les non-migrants contre 38,9 % pour les migrants à Hô Chi Minh Ville ; les chiffres respectifs pour Hanoi sont de 39,9 % contre 43,2 %. Cela est dû probablement au fait que les migrants ont déjà déménagé pour cause de regroupement familial ou de mariage lors d'une migration antérieure.

L'insatisfaction vis-à-vis de l'environnement naturel (pollution) ou social (« vices sociaux », insécurité) est également importante : 22,5 % à Hô Chi Minh Ville et 33,4 % à Hanoi. L'environnement est aujourd'hui un facteur très important pour les habitants. Les salariés souhaitent tous vivre dans un bon environnement où le niveau d'instruction des habitants est élevé. La sécurité est aussi essentielle. Les non-migrants et les migrants ont aussi des différences en ce qui concerne les raisons pour lesquelles ils désirent migrer. L'environnement constitue la raison de 20,5 % des non-migrants contre 27,1 % des migrants à Hô Chi Minh Ville ; les chiffres correspondants sont de 34,5 % et 26,5 % à Hanoi.

La troisième raison est la volonté de posséder son propre logement. Ce pourcentage est respectivement de 12 % à Hô Chi Minh Ville et de 13 % à Hanoi. Selon la tradition, après le mariage, le jeune couple vit un certain temps avec la famille du mari ; d'autre part, à cause des difficultés pour se loger, beaucoup de jeunes couples sont dans l'incapacité de vivre seuls. Ainsi, un bon nombre de ces personnes migreront dans les années à venir s'ils trouvent des conditions favorables pour le faire afin d'avoir une vie indépendante de leurs parents. Il existe une différence de tendance entre les non-migrants et les migrants à Hô Chi Minh Ville et Hanoi. À Hô Chi Minh Ville, les migrants avancent plus souvent cette raison (10,5 % chez les non-migrants contre 16,2 % chez les migrants). À Hanoi, les migrants qui veulent changer d'habitat pour cette raison sont seulement légèrement plus nombreux.

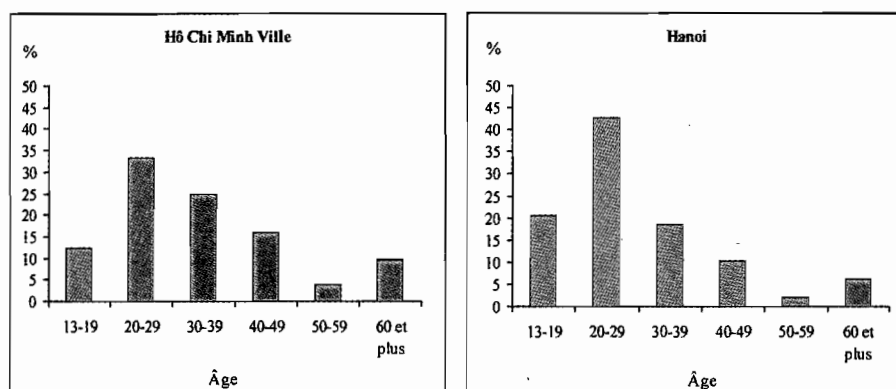
D'autres raisons comme le changement de lieu de travail, le choix d'une bonne école pour les enfants, l'héritage, les moyens de communication, etc. sont avancées par une faible proportion de personnes.

### ***Profil des habitants souhaitant un changement d'habitation***

La détermination du profil des habitants désirant déménager permet au gouvernement de mettre en place des politiques de déconcentration. Celles-ci doivent être entreprises en même temps que le développement des infrastructures susceptibles de répondre aux besoins des habitants.

*Les jeunes sont plus désireux de migrer que les personnes âgées*

À Hô Chi Minh Ville et à Hanoi, le groupe d'âge des 20-29 ans est le plus désireux de changer d'habitation (figure 10).



**Figure 10. Distribution des personnes ayant l'intention de migrer à Hô Chi Minh Ville et Hanoi selon l'âge**

Le groupe de 20 à 29 ans est assez nombreux à vouloir déménager (33,2 % à Hô Chi Minh Ville et 42,6 % à Hanoi). Ce sont des personnes célibataires ou venant de se marier, qui sont au fait de leur évolution familiale et professionnelle. Ils ont le plus besoin d'un nouveau logement car ils souhaitent une vie indépendante, et une nouvelle habitation plus confortable parce qu'ils ont une meilleure situation financière. Les moins de 20 ans ont tendance à suivre leurs parents. Au-delà de 50 ans, le nombre de ceux qui veulent migrer est peu élevé (3,9 % à Hô Chi Minh Ville et 2,1 % à Hanoi). Mais cette proportion remonte après 60 ans, notamment à Hô Chi Minh Ville. Ce phénomène s'explique par le fait qu'après cet âge surviennent des problèmes liés à la dépendance des parents âgés – dont les moyens financiers diminuent et dont la santé décline – vis-à-vis de leurs enfants.

*Les personnes désireuses de migrer ont souvent un niveau de qualification élevé, sont salariées, travaillent dans les domaines du commerce, des services ou de l'artisanat*

À Hô Chi Minh Ville, le désir de migration est en moyenne plus élevé chez les personnes à haut niveau de qualification, travaillant dans le secteur public ou dans leur propre société, dans le domaine commercial ou les services. En effet, 14,6 % de ceux qui ont un niveau d'études supérieures sont désireux de migrer. Ce sont aussi des personnes qui ont des conditions financières favorables pour chercher un

meilleur logement. La migration, en réalité, n'influencera pas leur travail : ils garderont le même emploi après leur déménagement.

## Conclusion

La croissance urbaine à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi ces dernières années entraîne l'augmentation des déplacements de la population. La proportion des migrants intra-urbains a tendance à elle-même s'accroître. Le flux migratoire des arrondissements centraux vers la périphérie est très net à Hô Chi Minh Ville. On observe la même tendance à Hanoi, bien que la destination finale soit plus diversifiée. Cette tendance s'explique par le prix moins élevé du foncier et par l'amélioration progressive des infrastructures dans les arrondissements périphériques qui rend ces derniers plus attractifs. Cependant, les difficultés liées aux moyens de transport et aux infrastructures incomplètes dans ces zones se font jour.

La migration apporte, en général, de meilleures conditions pour les habitants en raison de logements de meilleure qualité et de taux d'équipement supérieurs. De nombreux ménages deviennent propriétaires de leurs maisons à cette occasion, biens qui sont considérés comme de grande valeur, tant économique que sociale. Si l'amélioration du cadre de vie ainsi que l'élargissement de l'espace de vie sont patents, cette évolution est aussi à relier à une sélection des migrants par rapport au reste de la population, car la migration demande certains moyens : les migrants sont loin d'être tous composés des gens déguerpis du centre ville.

Concernant les déplacements temporaires, on relève que les habitants de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi sortent de chez eux tous les jours, avec une baisse le dimanche. Les raisons de sortie sont bien sûr très diversifiées : le travail, les courses, l'école ou une formation complémentaire, la visite aux amis et aux proches, les loisirs... Mais le motif de travail reste important même le dimanche, montrant que l'activité économique ne connaît pas de répit.

Les habitants ont généralement des opinions positives sur la qualité des routes, le rôle de la police, la qualité du service des transports. Pour un développement des transports publics, ils suggèrent que les mesures quantitatives et celles concernant l'installation de nouveaux arrêts près des habitations s'accompagnent de la diversification des moyens (le tramway et le métro, par exemple).

Le désir de déménager n'est pas très répandu. En outre, le nombre de migrants potentiels n'ayant pas encore de destination précise est élevé. La plupart des gens ayant l'intention de migrer dans les années à venir choisissent les arrondissements centraux comme destination, pour la proximité des principales infrastructures. Cette conclusion devrait attirer l'attention des décideurs de l'aménagement urbain sur le

développement d'infrastructures répondant aux besoins des habitants pour que les arrondissements périphériques et ruraux puissent devenir une destination de choix, ce qui aiderait les arrondissements centraux à réduire leur surcharge démographique et permettrait d'accueillir dans de meilleures conditions les migrants en provenance de l'extérieur.

## Références

- GUBRY Patrick, LÊ Thi Huong, NGUYÊN Thi Thiêng, TRẦN Thi Thanh Thuy, 2004, Les mobilités temporaires au sein des métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh Ville et Hanoi. In GOLDBLUM Charles, OSMONT Annik, DIAZ Isabel (coord.), Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et pour l'action. Actes du colloque international du PRUD (Paris, UNESCO, 5-7 mai 2004). Paris : Ministère des Affaires étrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTD, 296 p., p. 92-97.
- GUBRY Patrick, LORTIC Bernard, GRENÈCHE Gilles, LÊ Van Thanh, LÊ Thi Huong, TRẦN Thi Thanh Thuy, NGUYÊN Thi Thiêng, PHAM Thuy Huong, VU Hoang Ngân, NGUYÊN Thê Chinh, 2002, Hô Chi Minh Ville et Hanoi : Population et migrations intra-urbaines. Séminaire « Regards croisés sur Hanoi : Transition, spécificité urbaine et choix de développement », Hanoi (12-14 novembre 2002), 42 p.
- Institut de recherche pour le développement, Institut de recherche économique, Centre de population, 2004, Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam). Rapport au PRUD. Paris, Hô Chi Minh Ville, Hanoi, 280 p. + annexes 39 p.



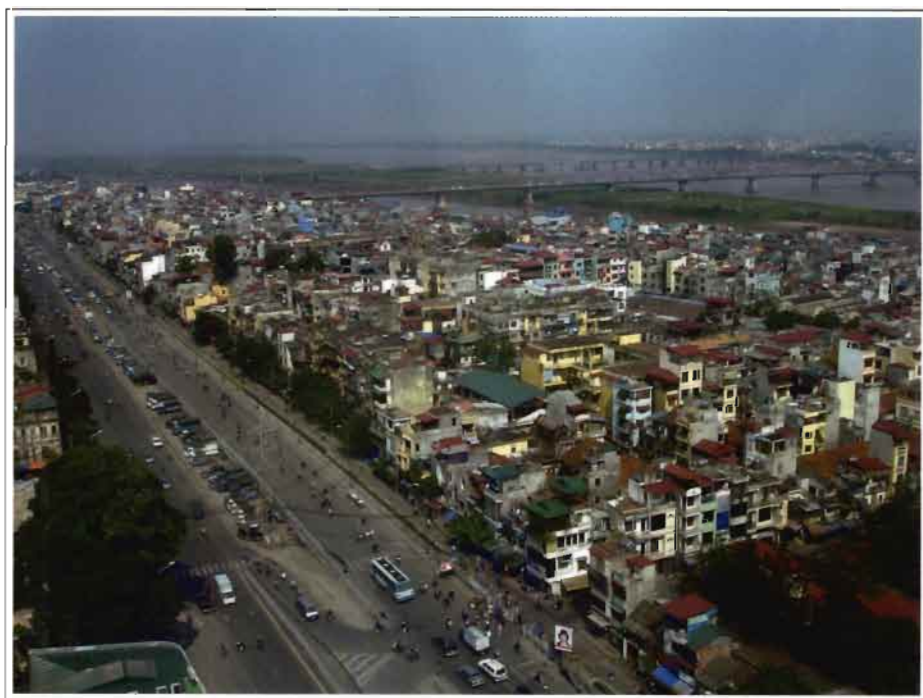
*Emmanuel Cerise, 2002*

Hanoi : un boulevard urbain, le boulevard Câu Giây (du pont de papier) sur l'axe  
La Thanh lorsqu'il traverse la rivière Tô Lịch, arrondissement de Câu Giây

---

SOUS LA DIRECTION DE  
**Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset, Patrick Gubry**  
**Nguyễn Thi Thiêng, Phạm Thụy Hương**

# **La ville vietnamienne en transition**



**IMV**  
**Institut des métiers**  
**de la ville**  
**Hanoi**

**KARTHALA**

**PADDI**  
**Centre de prospective**  
**et d'études urbaines**  
**Hô Chi Minh Ville**

---

### Éléments de catalogage :

Franck Castiglioni, Jean-Michel Cusset, Patrick Gubry, Nguyễn Thi Thiêng, Phạm Thuy Huong (dir.). – *La ville vietnamienne en transition*. – Paris : Karthala, IMV, PADDI, 2006, 314 p. ; 24 cm.

Internet Karthala : [www.karthala.com](http://www.karthala.com)

Internet IMV : [www.imv-hanoi.com](http://www.imv-hanoi.com)

Courriel PADDI : [paddi@hcm.fpt.vn](mailto:paddi@hcm.fpt.vn)

Cet ouvrage a été publié avec le concours de la Région Île-de-France, de la Région Rhône-Alpes et de l'ambassade de France au Viêt-nam.

### Couverture :

Le quartier Est de l'arrondissement de Hoan Kiêm à Hanoi, sur la rive droite du Fleuve Rouge. Ce quartier, construit au-delà de la digue (surmontée ici par la large rue Trần Quang Khai), est largement inondable en période de crue. On y remarque des rangées de maisons en compartiments mélangées à des immeubles d'habitat collectif. On identifie également les deux ponts centraux de Hanoi : le pont Chuong Duong, utilisé par les véhicules à moteur et, à l'arrière plan, le pont historique de Long Biên (ex-pont Doumer). Construit sur les plans de Gustave Eiffel entre 1898 et 1902 par la société Daydé & Pillé de Creil et par les ouvriers vietnamiens, d'une longueur de 1682 m, doté d'une armature métallique à 19 travées, ce pont était considéré comme une prouesse technique et architecturale à l'époque ; il a souffert des bombardements américains à plusieurs reprises entre 1967 et 1971. Actuellement, le pont porte toujours la voie ferrée et est utilisé par les cyclistes et les piétons ; sa restauration est programmée. De l'autre côté du fleuve, sur la rive gauche, l'arrondissement de Long Biên (ex-Gia Lâm) (Photo : Patrick Gubry, novembre 2005).

© Éditions Karthala, IMV, PADDI, 2006

ISBN : 2-84586-751-4



Sous la direction de  
**Franck CASTIGLIONI, Jean-Michel CUSSET, Patrick GUBRY,**  
**NGUYÊN Thi Thiêng et PHAM Thuy Huong**

# **La ville vietnamienne en transition**

**IMV**  
**243A De La Thanh**  
**Arrondissement de Câu Giây**  
**Hanoi, Viêt-nam**

**KARTHALA**  
**22-24, boulevard Arago**  
**75013 Paris**  
**France**

**PADDI**  
**216 Nguyễn Đình Chiêu**  
**3<sup>e</sup> arrondissement**  
**Hô Chi Minh Ville, Viêt-nam**