

LES MOBILITÉS TEMPORAIRES AU SEIN DES MÉTROPOLIS VIETNAMIENNES : HO CHI MINH-VILLE ET HANOÏ

Responsable scientifique : Patrick Gubry, Institut de recherche pour le développement (IRD)

Contact : gubry@ird.fr

Équipe scientifique : Patrick Gubry, Lê Thi Huong, Lê Van Thanh, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Vu Hoang Ngân

Auteurs de la communication : Patrick Gubry, Lê Thi Huong²⁷, Nguyễn Thị Thiêng²⁸, Trần Thị Thanh Thủy²⁹

En dehors de la migration, qui représente un changement de résidence, les mobilités de la population sont constituées par des déplacements temporaires, dont les mouvements pendulaires. Ce type de mobilités s'accroît au sein des grandes métropoles vietnamiennes aussi bien au niveau de leur fréquence que des distances parcourues, au fur et à mesure de la croissance urbaine et d'une intégration plus poussée dans le processus de mondialisation, suite à la libéralisation économique décidée en 1986. Nous n'aborderons ici que celles qui sont généralement d'une durée inférieure à la journée, les mouvements pendulaires pour aller au travail, amener les enfants à l'école ou suivre des cours supplémentaires. Ces déplacements, encore peu étudiés, sont un des facteurs importants à prendre en compte au niveau de la planification urbaine, car ils mettent en lumière aussi bien les différences géographiques dans la densité des équipements que les problèmes croissants de transports urbains.

Les agglomérations de Hô Chi Minh-Ville et Hanoï

Les deux grandes métropoles vietnamiennes sont Hô Chi Minh-Ville (ex-Saigon), au sud, en bordure du delta du Mékong, que l'on peut considérer comme la capitale économique et Hanoï, au nord, dans le delta du Fleuve Rouge, la capitale politique.

Au dernier recensement de 1999, la population de Hô Chi Minh-Ville était de 5 millions d'habitants, dont 4,2 millions d'urbains, car la ville est encore entourée d'une vaste zone rurale au sein de son unité administrative ; une estimation plus précise conduit à évaluer la population urbaine à 3,7 millions d'habitants à la même date (Lê Thi Huong, 2000). La population de Hanoï était de 2,7 millions d'habitants, dont 1,5 million d'urbains (General Statistics Office Vietnam, 2001).

Les mobilités intra-urbaines sont un domaine peu exploré par les enquêtes ménages ; le programme PRUD a été novateur à cet égard. Dans une première phase, on a étudié les migrations à partir des données du recensement de 1999 et on a mis en lumière un solde

27. Institut de recherche économique (IER), Hô Chi Minh-Ville, lehuongloc@hotmail.com

28. Centre de population, Université nationale d'économie, Hanoi, thiengnt@neu.edu.vn

29. Institut de recherche économique (IER), Hô Chi Minh-Ville, thuytr47@yahoo.com

Les auteurs remercient Nguyễn Quốc Huy pour l'appui technique qu'il leur a aimablement fourni.

migratoire positif du centre ville vers la périphérie, phénomène plus net à Hô Chi Minh-Ville qu'à Hanoï (Gubry & al. 2002). Dans une seconde phase, une enquête ménage a porté sur les mobilités temporaires (Institut de recherche pour le développement, Institut de recherche économique, Centre de population, 2004).

L'enquête sur les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh-Ville et Hanoï

Une enquête par sondage auprès des ménages, sur un échantillon aléatoire représentatif à tirage systématique, a été réalisée en mars-avril 2003 dans les deux métropoles vietnamiennes. Cette enquête a porté sur 2 000 ménages à Hô Chi Minh-Ville et 1 500 ménages à Hanoï.

Une méthodologie originale a permis de réduire significativement « l'effet de grappe » au sondage dont il n'a guère été tenu compte dans le passé dans les enquêtes de ce type. En effet, le plan de sondage à deux degrés a pour la première fois tiré parti de « l'îlotage » très serré en milieu urbain. Au 1^{er} 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 sélectionnés³⁰. Les ménages de l'échantillon ont été tirés au 2^e degré.

La connaissance des mobilités temporaires et de leurs implications en matière d'urbanisme constituent les résultats principaux de cette enquête.

Des motifs de sortie similaires dans les deux villes

Il est intéressant, pour commencer, d'avoir une vue d'ensemble des déplacements temporaires afin de cerner les types de déplacements à Hô Chi Minh-Ville et Hanoï et leur répartition selon le jour de la semaine. À cet effet, on a demandé aux répondants quels ont été leurs motifs de sortie de leur logement durant la journée précédant le passage de l'enquêteur.

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) :

0. N'ai pas quitté le logement
1. Travail (autres modalités rencontrées : commerce, vente en gros, recherche de partenaires pour le travail, recherche de travail, entraînement militaire, « je me suis rendu au travail pour demander une autorisation d'absence »)
2. École/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

30. Les arrondissements de Cu Chi et de Cân Gio à Hô Chi Minh-Ville et l'arrondissement de Soc Son à Hanoï, encore très largement ruraux, ont été exclus de l'enquête, qui a donc porté sur 20 arrondissements à Hô Chi Minh-Ville et 11 arrondissements à Hanoï. Une liste de 21 255 îlots a été établie dans les arrondissements retenus à Hô Chi Minh-Ville et 7 717 îlots à Hanoï.

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)
9. Divers (modalités: pagode, église, funérailles, réunion d'anciens combattants, réunion de quartier, « j'ai apporté de la nourriture à l'extérieur »).

Tableau 1 : Raisons de sortie du logement durant la journée précédant celle du passage de l'enquêteur selon le sexe et la ville (%)

Raisons de sortie du logement	Ho Chi Minh-Ville			Hanoï			Hanoï		
	Ens.	M	F	Données brutes			Données pondérées*		
	Ens.	M	F	Ens.	M	F	Ens.	M	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. École/ 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

12009 personnes âgées de 13 ans ou plus; plusieurs réponses possibles

* Calendrier des interviews identique à celui de HCMV

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 Hanoï), 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 Hanoï qu'à Hô Chi Minh-Ville.

Les déplacements pour le travail, l'accompagnement des enfants à l'école et l'assistance à des cours supplémentaires

On s'interrogera sur les temps et les distances des parcours selon la zone d'habitation, les horaires des déplacements et le mode de transport utilisé.

Les distances et les temps de déplacement

Les temps de parcours moyens pour se rendre au travail sont de 20,3 mn à Hô Chi Minh-Ville contre 16,3 mn à Hanoï (tableau 2). Ces durées restent somme toute raisonnables si l'on tient compte de l'étendue de ces villes et des problèmes de circulation. Il est logique qu'elles s'accroissent avec la taille de la 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		Hanoï	
	Distance (km)	Temps (mn)	Distance (km)	Temps (%)
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 Hanoï. 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.

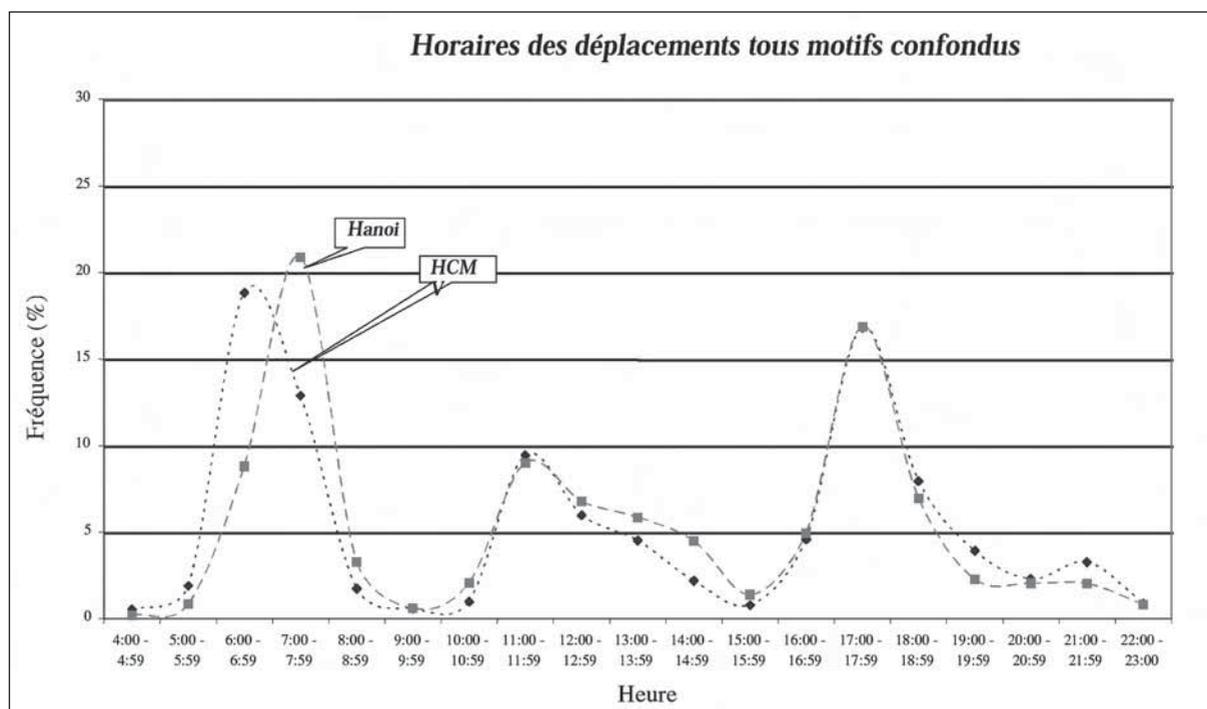
Les distances apparaissent plus courtes pour se rendre à un cours supplémentaire. La logique veut que l'on choisisse un cours près de son domicile ou de son travail car on n'a ici ni

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 également 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.

Les horaires des déplacements temporaires

Le graphique 1 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.



Graphique 1 : Horaires des déplacements pour les motifs confondus de travail, d'école ou de cours selon la ville (%)

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 Hanoï. Le fait que le pic de circulation matinal soit plus précoce dans la métropole du sud pourrait être expliqué en grande partie par le fait que « l'horaire d'hiver », plus tardif, était en place à Hanoï 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.

Le mode de transport pour aller au travail

La motocyclette reste de loin le moyen de transport privilégié dans les grandes agglomérations vietnamiennes pour se rendre au travail. La part occupée par les motocyclettes pour aller au travail est nettement plus importante à Hô Chi Minh-Ville, où les revenus sont plus élevés (75,1 %), qu'à Hanoï (57,9 %). Dans cette dernière ville, marche à pieds et bicyclettes restent des moyens de déplacement courants et la distance à couvrir y est d'ailleurs plus faible.

Les hommes utilisent plus souvent la motocyclette que les femmes. Ces dernières sont nettement plus nombreuses à aller à bicyclette ou à pied et ont en moyenne moins de distance à parcourir.

Conclusions

La place impartie ici n'a permis de faire part que d'une petite partie des analyses réalisées. Néanmoins, plusieurs enseignements utiles à l'urbanisme dans les grandes agglomérations vietnamiennes peuvent être dégagés à partir de ces résultats :

- ❑ Les déplacements pour raison de travail se produisant tous les jours, tout système de transport public doit en tenir compte pour l'aménagement des fréquences ;
- ❑ Les horaires des déplacements relevés ici donnent une vue globale du phénomène en permettant de repérer facilement les plages horaires à risques d'embouteillage ; cette approche est complémentaire d'un comptage routier plus spécifique ;
- ❑ La zone périphérique des villes reste sous-équipée compte tenu de l'accroissement de sa population ;
- ❑ Les mesures en faveur du développement du transport collectif pour limiter les embouteillages et la pollution, en diminuant notamment les moyens de transport individuels, restent plus que jamais d'actualité.

Références

General Statistics Office Vietnam, 2001, *Completed census results of the Population and Housing Census 1^{er} avril 1999. Whole country*. Hanoï (1 CD-ROM) + user's guide 52 p.

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Van Thanh, Lê Thi Huong, Trần Thi Thanh Thuy, Nguyễn Thi Thiêng, Phạm Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, Nguyễn Thê Chinh, 2002, *Hô Chi Minh-Ville et Hanoï : Population et migrations intra-urbaines*. Séminaire « Regards croisés sur Hanoï : Transition, spécificité urbaine et choix de développement », Hanoï (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 Hanoï (Viêt-nam)*. Rapport au PRUD. Paris, Hô Chi Minh-Ville, Hanoï, 280 p. + annexes 39 p.

Lê Thi Huong, 2000, *La population de Hô Chi Minh-Ville*. In Gubry Patrick (Dir.), *Population et développement au Viêt-nam*. Paris : Karthala, CEPED, 614 p., p. 263-284. (Économie et développement).



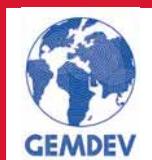
Direction générale
de la Coopération internationale
et du Développement

DgCiD

GOUVERNER LES VILLES DU SUD

DÉFIS POUR LA RECHERCHE
ET POUR L'ACTION

ACTES DU COLLOQUE
INTERNATIONAL DU PRUD
(UNESCO 5-7 MAI 2004)



**DIRECTION GÉNÉRALE DE LA COOPÉRATION INTERNATIONALE
ET DU DÉVELOPPEMENT**

GOUVERNER LES VILLES DU SUD

DÉFIS POUR LA RECHERCHE ET POUR L'ACTION

ACTES DU COLLOQUE INTERNATIONAL DU PRUD

**Programme de recherche urbaine pour le développement
placé sous le haut patronage du ministre des Affaires étrangères
(Paris, Unesco, 5-7 mai 2004)**

Coordination :

Charles Goldblum, président du Comité scientifique du PRUD

Annik Osmont, secrétaire exécutive du PRUD

Isabel Diaz, chargée de mission à l'Isted

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

*Ce RAPPORT est un document interne établi à la demande
du ministère des Affaires étrangères.*

*Les commentaires et analyses développés n'engagent que leurs auteurs
et ne constituent pas une position officielle.*

*La diffusion de ce rapport a un caractère limité
et son usage est strictement limité au cadre officiel.*

**Tous droits d'adaptation, de traduction et de reproduction par tous procédés,
y compris la photocopie et le microfilm, réservés pour tous pays.**

Photo de couverture : Ravane MBAYE – Scène de rue commerçante à Saint-Louis, vieille ville du Sénégal

Impression : ADLIS Lille

© Ministère des Affaires étrangères, 2004.

ISBN : 2-11-095075-7