

NHÀ XUẤT BẢN ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN
HÀ NỘI - THÁNG 2 NĂM 2008

NHÀ XUẤT BẢN
ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN
ÉDITIONS DE L'UNIVERSITÉ NATIONALE D'ÉCONOMIE

SOUS LA DIRECTION DE
PATRICK GUBRY, LÊ THI HUONG, NGUYỄN THI THIÊNG
PHAM THUY HUONG, TRẦN THI THANH THUY, VU HOANG NGÂN



**BOUGER POUR VIVRE MIEUX
LES MOBILITÉS INTRA-URBAINES
À HÔ CHI MINH VILLE ET HANOI
(VIÊT-NAM)**

BOUGER POUR VIVRE MIEUX LES MOBILITÉS INTRA-URBAINES À HÔ CHI MINH VILLE ET HANOI (VIÊT-NAM)

**DI CHUYỂN ĐỂ SỐNG TỐT HƠN
DI DÂN NỘI THỊ TẠI THÀNH PHỐ
HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI
(VIỆT NAM)**

**DI CHUYỂN ĐỂ SỐNG TỐT HƠN
DI DÂN NỘI THỊ TẠI THÀNH PHỐ
HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI
(VIỆT NAM)**



CHỦ BIÊN
NGUYỄN THI THIÊNG, LÊ THI HUONG, PHAM THUY HUONG
VU HOANG NGÂN, TRẦN THI THANH THUY, PATRICK GUBRY

Chủ biên
NGUYỄN THI THIÊNG,
LÊ THI HUONG,
PHAM THUY HUONG,
VU HOANG NGÂN,
TRẦN THI THANH THUY,
PATRICK GUBRY

ÉDITIONS DE L'UNIVERSITÉ NATIONALE D'ÉCONOMIE
HANOI - FÉVRIER 2008

BOUGER POUR VIVRE MIEUX

LES MOBILITÉS INTRA-URBAINES
À HÔ CHI MINH VILLE ET HANOI
(VIÊT-NAM)

Éléments de catalogage :

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Trần Thị Thanh Thuý, Vũ Hoàng Ngân (dir.)/ Nguyễn Thị Thiêng, Lê Thị Hương, Phạm Thuý Hương, Trần Thị Thanh Thuý, Vũ Hoàng Ngân, Gubry Patrick (Chủ biên).– *Bouger pour vivre mieux. Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam)/ Di chuyển để sống tốt hơn. Di dân nội thị tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam)*.– Hanoi : Université nationale d'économie, 2008, 293 p. ; 24 cm/ Hà Nội : Nhà xuất bản trường Đại học Kinh tế quốc dân, 2008, 278 tr. ; 24 cm.

Internet NEU : www.neu.edu.vn

Internet IER : www.vienkinhte.hochiminhcity.gov.vn

Internet IRD : www.ird.fr

Cet ouvrage est le fruit d'un projet de recherche financé par le Ministère français des affaires étrangères à travers le Programme de recherche urbaine pour le développement (PRUD), géré par le Groupement d'intérêt scientifique Économie mondiale, Tiers-monde, Développement (GEMDEV) et l'Institut des Sciences et des Techniques de l'équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED). Il a reçu le soutien de l'Unité de recherche 013 « Migration, Mobilités et peuplement » de l'IRD.

Couverture :

Trafic dans la rue Lê Van Sy, arrondissement Phu Nhuận, Hô Chi Minh Ville (août 2003). On remarquera que les voies les plus à droite sont en général réservées aux motocyclistes ; on notera l'imbrication de toutes sortes de véhicules, l'incivisme de certains conducteurs qui circulent à contre sens et la quasi absence de port de casque, celui-ci n'étant en principe rendu obligatoire sur tout le territoire que le 15 décembre 2007. (*photo* : Duc Minh, reproduite avec l'aimable autorisation de l'auteur, doanminh@hcm.vnn.vn)

Bìa :

Giao thông trên đường Lê Văn Sỹ, Quận Phú Nhuận, thành phố Hồ Chí Minh (tháng 8 năm 2003). Có thể nhận thấy là phần đường bên phải thường dành cho những người tham gia giao thông bằng xe máy ; cũng có thể nhận thấy rằng có sự xáo trộn tất cả các loại phương tiện, một vài lái xe thiếu ý thức đã lái xe đi ngược chiều và dường như không có ai đội mũ bảo hiểm, mà điều này về nguyên tắc sẽ là bắt buộc trên tất cả các tuyến đường vào ngày 15 tháng 12 năm 2007. (*Ảnh* : Đức Minh, tái xuất bản được sự cho phép của tác giả, doanminh@hcm.vnn.vn)

Sous la direction de

**Patrick Gubry, Lê Thi Huong, Nguyên Thi Thiêng
Pham Thuy Huong, Trân Thi Thanh Thuy, Vu Hoang Ngân**

Bouger pour vivre mieux

**Les mobilités intra-urbaines
à Hô Chi Minh Ville et Hanoi
(Viêt-nam)**

**Éditions de l'Université nationale d'économie
Hanoi - Février 2008**

Avertissement : Les opinions exprimées dans les chapitres de cet ouvrage sont celles de leurs auteurs respectifs et ne représentent pas nécessairement l'opinion de leurs organismes respectifs, ni des éditions NEU.

Liste des auteurs

Auteur	Spécialités	Organisme	Adresse électronique
Du Phuoc Tân	Urbaniste	IER	phuoctan@yahoo.com
Gilles Grenèche	Statisticien	INSEE	gilles.greneche@insee.fr
Patrick Gubry	Démographe-géographe	IRD, UR013	gubry@ird.fr
Lê Thi Huong	Géographe	IER	lehuongloc@hotmail.com
Lê Van Thanh	Démographe-géographe	IER	thanhlv@yahoo.com
Bernard Lortic	Téledétectioonniste	IRD, UR029	lortic@ird.fr
Nguyễn Quốc Huy	Économiste	IER	newpurview@gmail.com
Nguyễn Thê Chinh	Géographe	NEU	thechinh@fpt.vn
Nguyễn Thi Thiêng	Démographe-économiste	IPSS	thiengnt@neu.edu.vn
Nguyễn Thi Tuong Vân	Sociologue	IER	tuongvan579@yahoo.com
Pham Thi Thanh Hiên	Historienne	IER	hienptt_2004@yahoo.com
Pham Thuy Huong	Démographe-économiste	NEU	pham.huong@neufie.net
Phan Van Khiết	Géographe	IER	khiet3001@yahoo.com.vn
Trần Thi Thanh Thuy	Économiste	IER	thuytr47@yahoo.com
Vu Hoang Ngân	Démographe-économiste	NEU	vhngan@cfvg.org

INSEE: Institut National de la Statistique et des Études Économiques
18, boulevard Adophe Pinard, 75675, Paris Cedex 14

IER : Institute for Economic Research
28 Lê Quy Dôn, 3^e arrondissement, Hô Chi Minh Ville (Viêt-nam)

IPSS : Institute for Population and Social Studies, National Economics University
207 Giai Phong, Arrondissement Hai Ba Trung, Hanoi (Viêt-nam)

IRD : Institut de Recherche pour le Développement
32 avenue Henri Varagnat, 93143 Bondy Cedex (France)

NEU : National Economics University
207 Giai Phong, Arrondissement Hai Ba Trung, Hanoi (Viêt-nam)

Remerciements

Nous remercions tous ceux qui ont rendu notre projet possible à un titre ou à un autre, que l'on ne peut tous citer ici.

Nos remerciements vont particulièrement :

- aux responsables du Programme de recherche urbaine pour le développement (PRUD) ;
- aux directeurs de nos organismes respectifs (IER, IPSS et IRD) ;
- au directeur de l'UR013 de l'IRD, « Migration, mobilités et peuplement » ;
- aux services administratifs de nos organismes ;
- aux autorités locales, tant à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi ;
- à la population de l'échantillon de notre enquête, à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi.

Enfin, nous remercions personnellement MM. Gilles Grenèche, de l'INSEE (qui a établi les programmes de tirage de l'échantillon) ; Nguyễn Quốc Huy et Lê Thanh Hai (qui ont élaboré le programme de saisie de nos données).

Table des matières

<i>Liste des auteurs</i>	5
<i>Remerciements</i>	6
<i>Table des matières</i>	7
Introduction	
Contexte du projet	
<i>par Patrick Gubry</i>	9
1. Méthodologie	
<i>par Patrick Gubry, Lê Van Thanh et Nguyễn Thi Thiêng</i>	19
Première partie : Les migrations intra-urbaines	
2. Enseignements du recensement de 1999	
<i>par Patrick Gubry, Bernard Lortie, Gilles Grenèche, Lê Van Thanh Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thuy, Nguyễn Thi Thiêng, Pham Thuy Huong, Vu Hoang Ngân et Nguyễn Thế Chinh</i>	53
Deuxième partie : Les mouvements pendulaires et les mobilités temporaires	
3. Caractéristiques de la population et des ménages	
<i>par Nguyễn Thi Thiêng et Lê Thi Huong</i>	65
4. Les ménages non migrants et les ménages migrants	
<i>par Pham Thuy Huong, Du Phuoc Tân et Trần Thị Thanh Thuy</i>	107
5. Les déplacements temporaires	
<i>par Patrick Gubry, Nguyễn Quốc Huy et Pham Thi Thanh Hiên</i>	149
6. Opinions sur les déplacements	
<i>par Vu Hoang Ngân et Phan Van Khiết</i>	183
7. Projets futurs	
<i>par Lê Van Thanh et Nguyễn Thi Tuong Vân</i>	207

Conclusion**Similitudes et divergences des deux métropoles vietnamiennes**

par Nguyễn Thi Thiêng et Lê Van Thanh..... 219

Bibliographie 229

Annexes générales 241

Annexe 1 : Superficie, population et unités administratives en 1999

à Hô Chi Minh Ville et Hanoi..... 243

Annexe 2 : Cartes administratives 247

Annexe 3: Questionnaire 253

Introduction

Contexte du projet

Patrick Gubry

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

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

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

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

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

Problématique générale

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

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

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

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

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

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

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

État des connaissances sur le sujet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Objectifs du projet

Les objectifs suivants ont été définis:

Objectif général:

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

Objectifs particuliers:

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

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

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

Hypothèses de travail

Les hypothèses suivantes ont été formulées:

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

Plan de l'ouvrage

L'ouvrage comporte sept chapitres:

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

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

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

Références

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

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

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

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

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

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

1

Méthodologie

*Patrick Gubry
Lê Van Thanh
Nguyễn Thi Thiêng*

L'analyse des mobilités comprend à la fois celle des migrations (changement de résidence) et celle des déplacements temporaires, dont les mouvements pendulaires. Le recensement de population reste irremplaçable pour l'analyse des migrations à n'importe quel niveau géographique et notamment le plus fin, puisque le recensement touche toute la population. En revanche, les déplacements temporaires ne peuvent guère être analysés qu'au travers d'une enquête spécifique.

Première phase du projet : l'analyse des données censitaires

Formalités administratives préliminaires et gestion

Toutes les formalités administratives (avec la signature de conventions spécifiques), entre l'ISTED et l'IRD (pour la mise en place des fonds à l'IRD à Paris), entre l'IRD et l'Institut de recherche économique de Hô Chi Minh Ville (pour la mise en place des fonds à HCMV), entre l'IRD et le Centre de population de l'Université nationale d'économie de Hanoi (pour la mise en place des fonds à Hanoi) et au niveau des partenaires vietnamiens eux-mêmes ont été effectuées de décembre 2001 à mai 2002. Elles se sont achevées par l'autorisation officielle donnée par le Comité Populaire de Hô Chi Minh Ville à l'Institut de recherche économique de réaliser l'opération (Décision n° 1758/UB-TH du 27 mai 2002).

Les règles de gestion mises en place, avec quatre versements successifs au lieu d'un seul en début de projet, ont évidemment entraîné une gestion extrêmement lourde et ont occasionné quelques retards.

Acquisition de matériels

Il s'agit essentiellement de micro-ordinateurs et de périphériques. Un taux de change particulièrement favorable par rapport aux prévisions initiales a permis d'acheter dans chacune des deux institutions vietnamiennes partenaires, à HCMV et à Hanoi, trois micro-ordinateurs, dont un micro-ordinateur portable.

Acquisition de documentation et finalisation de la bibliographie

Les trois cédéroms du recensement d'avril 1999 (le dernier en date au Viêt-nam) ont été acquis, ainsi que les dernières publications du recensement, l'atlas de la zone périurbaine de Hanoi et les cartes nécessaires. La bibliographie disponible a été complétée.

Élaboration de cartes appropriées et acquisition d'images satellitaires

Il s'agit de cartes spécifiques pour présenter les données démographiques au niveau de l'arrondissement ou des *phuong/xa*¹. Les *phuong* ou les *xa* sont les unités administratives immédiatement inférieures respectivement aux arrondissements urbains et aux arrondissements ruraux.

Des contacts ont été pris à ce sujet avec VTGeo et l'Institut des Métiers de la Ville à Hanoi et avec les Éditions cartographiques à Hô Chi Minh Ville.

L'acquisition d'images satellitaires auprès du CNES à Toulouse a conduit à une première analyse spatiale globale et permettra ultérieurement d'affiner la séparation entre population urbaine et population rurale au sein des vastes unités administratives des deux villes, au delà de ce qui a déjà été fait.

Analyse des données censitaires

Le recensement de 1999 a donné lieu à de nombreuses publications dont les plus significatives pour notre propos figurent en références ; les résultats ont aussi été rendus accessibles, en un temps record après sa réalisation (moins de 18 mois), sous forme de trois cédéroms, permettant même à chacun de produire ses propres tableaux selon ses besoins (General Statistics Office, 2000, 2001 & 2002) ; enfin, des fichiers spécifiques peuvent être acquis auprès de l'Office général de la statistique, représentant un échantillon aléatoire, sur n'importe quelle unité géographique et pouvant aller jusqu'à 30 % de la population.

Des tableaux de la population et des densités par *phuong* ou par *xa* ont été élaborés. Hô Chi Minh Ville compte 22 arrondissements et 303 *phuong/xa* et Hanoi 12 arrondissements et 228 *phuong/xa*.

¹ Ces cartes ont été réalisées au format A4 pour être ultérieurement réduites au format 10 x 24 cm à la publication.

Cette étape s'est terminée par la présentation d'un premier rapport au cours des séminaires organisés à Hanoi du 11 au 14 novembre 2002 (Gubry & al., 2002), accompagné d'un cédérom. Ce rapport intermédiaire a été évalué positivement par le comité scientifique du PRUD (lettre du 19 juin 2003).

Quelques spécificités de la population et des migrations intra-urbaines à Hô Chi Minh et Hanoi sont mises en lumière : détermination de la population urbaine, densités de population, apport des images satellitaires, structure par sexe et par âge, immigration en ville et migrations intra-urbaines. De nombreuses cartes ont été élaborées et des tableaux statistiques inédits, jusqu'au niveau du *phuong* ou du *xa*, figurent en annexe ; ces données ont nécessité un important travail de compilation. La traduction de ce document en vietnamien a été effectuée pour être diffusée auprès des responsables et des centres de documentation des institutions du projet, ainsi que de quelques organismes travaillant dans le domaine de l'urbain au Viêt-nam.

L'analyse du recensement a également conduit à exclure les arrondissements purement ruraux de l'échantillon de notre enquête ménage sur les mobilités intra-urbaines : les arrondissements de Cu Chi et de Cân Gio à Hô Chi Minh Ville, et de Soc Son à Hanoi. Ces arrondissements sont en effet encore presque totalement ruraux, très peu concernés par les migrations intra-urbaines et pas du tout par les mouvements pendulaires.

Seconde phase du projet : l'enquête ménage sur les mobilités intra-urbaines

Les déplacements temporaires peuvent être étudiés à travers diverses approches : analyse des visiteurs et des absents dans le recensement lorsque ces données sont disponibles, enquête sur la circulation, enquête spécifique auprès des ménages... Nous avons choisi de réaliser une enquête par sondage auprès des ménages, approche qui n'avait encore jamais été tentée au Viêt-nam sur ce sujet, et de mettre en œuvre un plan de sondage novateur. Cette enquête a été réalisée en mars-avril 2003. Elle a bien entendu nécessité de nombreux travaux préparatoires.

Élaboration du plan de sondage

Les travaux préliminaires ont conduit à élaborer un plan de sondage à deux degrés. Au premier degré, on a tiré un échantillon d'îlots ou *Tô dân phố*², profitant du fait que l'espace est « îloté » à un niveau très fin et que le responsable d'îlot connaît au moins les chefs de ménage de son îlot. Au second degré, on a tiré une liste de ménages sur la liste des chefs de ménage préalablement établie dans les îlots sélectionnés. Le but était d'arriver à un échantillon de 2 000 ménages à HCMV et 1 500 ménages à Hanoi.

² En zone périphérique, les îlots portent les noms de *tô nhân dân* à HCMV et *thôn* ou *xóm* à Hanoi.

Ce plan de sondage est novateur, dans la mesure où jusqu'à présent on utilisait généralement les *phuong/xa* au premier degré, ce qui génère un effet de grappe considérable (ces unités ont de 3 000 à 4 000 ménages chacun), ce qui n'est pas le cas des îlots (de l'ordre de 40 à 100 ménages). En outre, l'exhaustivité est meilleure dans la mesure où les listes des ménages sont établies indépendamment des listes existantes qui ne comprennent que les personnes ayant fait une démarche pour régulariser leurs situation en ville.

Des programmes informatiques spécifiques ont été élaborés par notre collègue de l'INSEE pour d'une part tirer les îlots sur la liste des îlots de chaque ville, d'autre part les ménages sur la liste des ménages établie lors de la première étape dans les îlots sélectionnés.

Élaboration de la liste des îlots pour Hô Chi Minh Ville et Hanoi

Pour l'établissement de la base de sondage de l'enquête ménage, la liste exhaustive des îlots (*Tô dân phố*) a été dressée pour les arrondissements retenus pour l'enquête à HCMV et Hanoi. Ce travail a été réalisé par trois enquêteurs à HCMV et une enquêtrice à Hanoi. Ces listes étaient souvent disponibles au niveau de l'arrondissement, mais il a fallu parfois descendre jusqu'au niveau du *phuong* ou du *xa*.

Concernant les arrondissements retenus, la situation est finalement la suivante :

- Hô Chi Minh Ville : 21 255 îlots dans 275 *phuong/xa* sur 20 arrondissements (sauf Cu Chi et Tân Giô) ;
- Hanoi : 7 264 îlots dans 151 *phuong/xa* sur 11 arrondissements (sauf Soc Son).

Test d'établissement de la liste des chefs de ménage

Un sondage à deux degrés étant prévu (îlot puis ménage), il importait de tester les problèmes pouvant se poser lors de l'établissement de la liste des chefs de ménage dans les îlots sélectionnés, travail qui devait être fait par les enquêteurs avant le début de l'enquête. À cet effet, deux îlots ont été choisis au hasard : l'îlot 10, *phuong* 8, 3^e arrondissement, à HCMV et l'îlot 10, *phuong* Nguyễn Du, arrondissement Hai Ba Trung, à Hanoi. Dans chacun de ces deux îlots, on a procédé à l'établissement de la liste exhaustive des chefs de ménage.

La procédure a consisté pour les chercheurs à se rendre chez le responsable de l'îlot et à faire le tour de l'îlot, guidés par le responsable, en relevant le nom de chaque chef de ménage résidant dans l'îlot au vu des différents appartements. Après ce tour, mais après seulement, la liste établie a été confrontée à la liste officielle disponible auprès du responsable. Au total, on a trouvé 44 ménages dans l'îlot de HCMV et 28 ménages dans l'îlot de Hanoi.

Les conclusions et enseignements de ce test ont été les suivants :

- De manière générale, le responsable de l'îlot connaît lui-même le nom de chacun des chefs de ménage de son ressort et la localisation de son appartement, à quelques exceptions près (voir ci-dessous).
- Le responsable de l'îlot peut aussi distinguer les « ménages migrants » (installés depuis moins de 5 ans par exemple) : ce renseignement peut donc être obtenu sans problème pour affiner le plan de sondage si on décide d'adopter un taux de sondage différent selon le statut migratoire ; en revanche, l'expérience acquise par ailleurs montre qu'il ne faut pas compter sur le responsable d'îlot pour bien connaître tous les membres des ménages, notamment par exemple les migrants résidant dans un ménage non migrant.
- Le responsable de l'îlot peut avoir tendance à donner le nom des propriétaires ne résidant pas dans l'îlot au détriment des locataires qui y résident.
- Il y a un risque d'oublier un ménage habitant un appartement faisant partie d'un immeuble collectif à plusieurs appartements ; le cas observé a concerné un ménage qui s'est séparé d'un ménage initial et qui a été retrouvé au moment de la confrontation de la liste établie avec la liste officielle (dans ce cas, l'obtention d'un livret de résidence séparé, ou *Hô khau*, a marqué la scission récente des deux ménages).
- Les étrangers résidant dans l'îlot posent des problèmes spécifiques : leur nom n'est pas connu par cœur par le responsable de l'îlot et l'interview ne peut se faire généralement qu'en anglais (l'enquêteur devra donc généralement solliciter le concours du superviseur par l'intermédiaire du contrôleur) ; le cas se complique quand plusieurs étrangers habitent la même maison et il faut alors déterminer s'il s'agit d'un seul ou de plusieurs ménages (cas d'un couple australien partageant une maison avec un couple irlandais).
- Les maisons appartenant aux deux îlots visités étaient géographiquement contiguës ; cependant, l'entrée d'une des maisons était située à plus de 50 mètres à l'écart, dans l'îlot voisin, entraînant un risque d'oubli.
- Dans certains nouveaux programmes de construction en périphérie, il se peut que les responsables d'îlot ne soient pas encore bien définis ; par conséquent, si un îlot tiré contient géographiquement un tel ensemble de bâtiments, l'établissement de la liste des chefs de ménage prendra plus de temps.
- Les autres cas particuliers rencontrés ont été les suivants : maison inoccupée, immeuble à usage de bureaux dont le responsable de l'îlot ne savait rien de précis (il faut alors interroger directement les personnes présentes), maison en reconstruction dont le futur occupant était sur le chantier et devait emménager deux mois plus tard (dans ce cas, il n'y avait donc pas lieu de le prendre en compte, mais le problème peut se poser au moment de l'établissement des listes définitives, une semaine avant l'enquête si l'emménagement doit se faire dans les prochains jours !).
- Les listes officielles dans les deux îlots visités étaient remarquablement bien tenues, mais notre expérience passée a montré qu'il n'en était pas toujours ainsi, notamment en périphérie.

Comme on l'a vu, la confrontation de la liste établie sur le terrain avec la liste officielle peut permettre de réparer une omission, mais il faut prendre garde en revanche de ne pas compter un ménage à tort. Il faut pour cela distinguer clairement le concept de résidence de la situation administrative, logiquement privilégiée dans les

listes officielles, qui est déterminée par les types de permis de résidence suivants (définitions schématiques) :

- KT1 : résidents permanents dans l'îlot qui ont un permis de résidence afférant au même *phuong/xa* (à prendre en compte dans l'enquête) ;
- KT2 : soit résidents permanents dans l'îlot qui ont un permis relatif à un autre *phuong/xa* (à prendre en compte) ;
soit personnes qui ont un permis relatif à l'îlot (qui y sont enregistrées sur un registre spécial), mais qui résident dans un autre *phuong/xa* de la ville (à ne pas prendre en compte) ;
- KT3 : résidents temporaires de longue durée dans l'îlot (ayant *de facto* vocation à demeurer sur place) (à prendre en compte) ;
- KT4 : résidents temporaires de courte durée dans l'îlot (ayant vocation à repartir) (à prendre en compte s'ils sont là depuis plus de six mois ou s'ils envisagent de rester plus de six mois).

Élaboration des documents d'enquête et du programme de saisie

Les équipes de HCMV et de Hanoi ont chacune établi un projet de questionnaire ménage à partir des discussions que nous avons eues ; ce questionnaire a été ensuite fusionné.

Les séminaires de Hanoi, à l'occasion de la réunion régionale du PRUD, en novembre 2002, ont été une occasion rare de réunir les deux équipes pour affiner ce questionnaire. La finalisation, concomitamment en vietnamien et en français, a été réalisée début décembre à l'occasion de la présence à Paris des deux responsables nationaux du projet, après discussions avec divers collègues extérieurs. Enfin, le questionnaire a été testé sur le terrain en janvier 2003.

Le questionnaire comprend finalement huit parties (annexe générale 2) :

- Informations générales sur le ménage ;
- Informations sur le logement et les conditions d'habitation du ménage ;
- Changements généraux liés au déménagement des ménages migrants ;
- Module biographique ;
- Changement de lieu de travail et activité professionnelle des migrants ;
- Déplacements temporaires des membres du ménage ;
- Opinions concernant les déplacements actuels ;
- Projets d'avenir.

Un manuel d'instructions de l'enquêteur a été rédigé en vietnamien, ainsi qu'une feuille d'inventaire des ménages pour la première étape de l'enquête, qui devait également servir directement pour le tirage des ménages.

Enfin, un programme de saisie des données a été mis au point sous le logiciel Access par deux techniciens de HCMV, reproduisant directement le questionnaire à l'écran.

Précisions méthodologiques

À la suite du test d'établissement de la liste des responsables d'îlots et de la discussion du questionnaire, certains aspects méthodologiques ont été précisés.

Les enquêtes précédentes ont montré qu'il n'était ni nécessaire ni souhaitable de rémunérer les enquêtés, mais que l'intérêt de l'enquête, pour la planification des infrastructures notamment, devait bien être expliqué. En revanche, il est nécessaire de dédommager les responsables d'îlots, qui vont être amenés à travailler pendant une à deux heures avec l'enquêteur pour l'établissement de la liste des chefs de ménage et qui vont assurer l'information de la population.

Une question touchant aux déplacements temporaires durant la veille devra être exploitée selon le jour de la semaine, car les déplacements temporaires diffèrent selon le jour. Il est donc important d'obtenir des informations sur chaque jour de la semaine et que l'enquêteur travaille chaque jour, y compris le samedi et le dimanche. Ceci peut décourager certains employés permanents des institutions du projet, habitués à prendre leur congé hebdomadaire, pour travailler comme enquêteurs, mais peut au contraire motiver des étudiants plus soucieux de terminer l'enquête rapidement ; on peut ajouter que c'est aussi le week-end que les gens sont plus souvent présents à la maison, facilitant ainsi le travail de l'enquêteur ; dans tous les cas, la disponibilité de l'enquêteur chaque jour de la semaine doit être une condition de son recrutement. Comme l'enquête proprement dite devait se faire en une quinzaine de jours, avec le recrutement d'un nombre approprié d'enquêteurs, seuls deux week-ends devaient être concernés.

Formation des enquêteurs et des contrôleurs

À HCMV, on a recruté 8 contrôleurs et 35 enquêteurs et à Hanoi, 7 contrôleurs et 36 enquêteurs. Le fait qu'un nombre plus élevé d'enquêteurs ait été utilisé à Hanoi pour un nombre de ménages inférieur (1 500 contre 2 000) est dû au fait que les enquêteurs de Hanoi ont tous été des étudiants de l'université, qui avaient des cours à suivre durant la même période ; il s'agissait dans ces conditions d'assurer malgré tout que l'enquête pourrait être achevée en un maximum de trois semaines ; cela ne représente pas un handicap en milieu urbain où les résidents ne sont généralement présents de toute façon que le soir et les enquêteurs ont été rémunérés au questionnaire, ce qui n'a pas augmenté le coût de l'enquête ; il faut aussi remarquer qu'un nombre plus élevé de ménages a dû être listé à Hanoi au cours de la première phase malgré un nombre inférieur d'îlots (tableau 1). Les contrôleurs ont été en général des personnels du Centre de population (enseignants et documentaliste). À HCMV, les enquêteurs ont été en grande partie des employés de l'Institut de recherche économique, auxquels on a adjoint quelques étudiants ; les contrôleurs ont été des cadres de l'Institut. De part et d'autre, le personnel permanent du projet a assuré les fonctions de superviseur : trois superviseurs à Hanoi et quatre superviseurs à HCMV (avec un cadre supplémentaire), auxquels il faut ajouter le chercheur de l'IRD qui a fait le lien entre les deux zones. On peut regretter qu'il ait paru insurmontable, aussi

bien à HCMV, qu'à Hanoi, de former un plus grand nombre d'enquêteurs et de contrôleurs de façon à pouvoir sélectionner les meilleurs après la formation ; on a donc employé tous les candidats formés ; l'expérience a cependant montré que leur niveau était bon dans l'ensemble.

La formation a été assurée dans une salle de réunion de l'Institut de recherche économique à HCMV et dans une salle de cours du Centre de population à Hanoi. En introduction des séances de formation, on a expliqué le contexte du projet (expériences passées, rôle de la croissance urbaine et des mobilités au Viêt-nam et notamment des mobilités intra-urbaines, appel d'offre du PRUD en octobre 2001, présentation des institutions : IRE, Centre de population, IRD) ; le projet proprement dit a ensuite été présenté avec ses deux phases (analyse des migrations pour novembre 2002 et enquête ménage sur les déplacements temporaires et les mouvements pendulaires en mars-avril 2003) ; on a expliqué la méthodologie de l'enquête ménage qui comprend deux étapes avec un sondage à deux degrés (tirage d'îlots au premier degré, établissement de la liste des chefs de ménage dans les îlots sélectionnés, tirage de ménages au second degré, enquête auprès des ménages sélectionnés).

La formation a consisté à expliquer l'ensemble du travail de l'enquêteur : processus d'établissement des listes de chefs de ménage au cours de la première étape de l'enquête, manière de se présenter, déroulement des interviews, remplissage du questionnaire.

Les contrôleurs ont suivi la formation des enquêteurs puis une formation spécifique portant sur leur propre travail (gestion des questionnaires, contrôle des interviews, contrôle des questionnaires...).

Précisions apportées aux consignes

Un certain nombre de consignes a été précisé, certaines au moment de la formation, en réponse aux questions posées, d'autres à l'occasion de l'établissement des listes de chefs de ménage par îlots, d'autres seulement au commencement de l'enquête ; elles ont alors été immédiatement transmises par mél à l'ensemble des superviseurs, à HCMV et Hanoi. Il s'est en fait avéré que le test des questionnaires avait été trop léger, alors qu'il aurait dû permettre de limiter le recours à ces précisions.

Ces précisions étaient à prendre en compte pour la codification des questionnaires et l'analyse de l'enquête.

Établissement de la liste des chefs de ménage

- De manière générale, l'enquêteur n'a pas à sonner aux appartements pour interroger les habitants : les renseignements sur le nom du chef de ménage et le fait qu'il s'agisse ou non de ménages migrants (arrivés en 1998 ou après) sont ici donnés par le responsable de l'îlot (*Tô Dan Phô*, TDP). S'il advient que celui-ci ne connaisse pas le nom du chef de ménage, il faudra alors sonner aux portes ; ceci peut se produire dans

le cas de certains locataires (le responsable de l'îlot peut ne connaître que le nom du propriétaire) ou dans le cas de logements occupés par des étrangers (si les personnes ne connaissent que l'anglais, il faut en aviser le contrôleur ou le superviseur, si l'enquêteur ne connaît pas l'anglais) ; il faut également sonner aux portes dans le cas de grands ensembles modernes en périphérie encore incomplètement occupés où le responsable d'îlot n'a éventuellement pas encore été désigné.

- Si l'enquêteur rencontre un cas particulier (caserne militaire, prison, pagode abritant un groupe de bonzes, cité universitaire, usine logeant un grand nombre d'employés...), il faut noter le problème et en référer au superviseur qui prendra les mesures appropriées (par exemple, faire établir une liste des étudiants logés dans la cité sur un formulaire spécifique ; la caserne ou la prison seront exclues de l'enquête). En revanche, si l'enquêteur rencontre trois ou quatre étudiants qui louent ensemble un studio en ville, il prendra l'un d'eux comme chef de ménage.

Partie I : Feuille de ménage

Colonne 3. En vietnamien, les termes de *cha me* (code 4) s'appliquent aussi bien aux parents du chef de ménage qu'à ses beaux-parents. De même, les termes *ông ba* concernent les grands parents des deux côtés.

Colonne 10

Il y a une incohérence entre les colonnes 10 et 11 de la feuille de ménage, les questions 2.1 et 2.2 de la deuxième partie, la troisième partie et la quatrième partie, en ce qui concerne la définition du ménage migrant. Toutes les parties se réfèrent à un déménagement qu'il soit à l'intérieur de la ville ou en provenance de l'extérieur ; elles prennent toutes comme repère la colonne 11. Par exemple, la question 2.2 autorise un logement précédent à l'extérieur de la ville. Il faut donc supprimer dans la colonne 10 l'idée du déménagement à l'intérieur de la ville. On pourra toujours étudier exclusivement les dernières migrations intra-urbaines en prenant la question 2.2 comme filtre.

En conséquence, la question de la colonne 10 devient : « Avez-vous déjà changé de logement ? ». La réponse sera automatiquement *oui* pour une personne née dans une autre province que celle de l'enquête (respectivement HCMV ou Hanoi). Et la définition du ménage migrant à partir du changement de logement correspond aussi à la définition du ménage migrant sur la liste des chefs de ménage par TDP établie lors de la première phase de l'enquête.

Colonne 13. Niveau d'instruction générale

On utilise pour le codage un tableau de correspondance entre le système d'enseignement à 10 niveaux (avant 1981) et le système actuel à 12 niveaux. Sur le terrain, on inscrit en conséquence l'information de la manière suivante : 2/10 ou 2/12 pour quelqu'un ayant fait deux ans, afin d'indiquer dans quel système la personne a fait sa scolarité.

Partie II : Information sur le logement et les conditions d'habitation du ménage

Question 2.2. Où se situe votre précédent logement ?

Il faut remplir une seule ligne. Si ce logement était à l'étranger, on inscrit le pays en toutes lettres et le code sera mis au moment de la codification.

Question 2.4. Quel est le type de votre logement ?

- *Nha tâp thê* correspond au code 3 (appartement) ;
- Une maison isolée, quelle que soit sa nature, même si elle est « pauvre », correspond au code 2 (villa), qui doit être compris dans le sens « villa/ maison isolée ».

Question 2.5. Quelle est la localisation de votre logement ?

Pour une maison à la campagne, au milieu des champs, on code 3 (dans une petite ruelle) : ce code est donc utilisé à la fois pour les « ruelles » et pour les « chemins ».

Question 2.16. Votre maison a-t-elle déjà été touchée par l'eau dans le passé ?

Pour une maison touchée à la fois par la rivière et par la pluie, on code 1 (rivière).

Question 2.20. Quels sont les équipements dont vous disposez ?

L'équipe de Hanoi a suggéré qu'on ajoute à l'avenir parmi les équipements un chauffe-eau électrique à accumulation, appareil à même de refléter une forte différenciation sociale. Comme cet équipement n'avait pas été prévu ici, il serait bon d'y penser pour ce type d'enquête à l'avenir. En effet, rappelons que pour estimer le niveau de vie la batterie d'équipements remplace avantageusement le relevé des revenus, qui donne de très mauvais résultats dans une enquête non spécifique.

Partie IV : Module biographique

Ce module ne concerne que les personnes âgées de 18 ans ou plus qui n'ont emménagé dans ce logement que depuis le 1^{er} janvier 1998.

Il faut remplir une ligne par logement habité dans le passé, jusqu'au logement occupé actuellement y compris.

On ne tiendra pas compte des périodes de service militaire, notamment durant la guerre, pendant laquelle beaucoup de personnes, surtout des hommes, ont circulé partout, sans qu'il s'agisse pour autant d'un lieu de résidence (logement). On arrête par conséquent l'énumération avant le service militaire pour la reprendre après.

- on note la liste de tous les logements habités par la personne ; si la personne a changé de logement à l'intérieur du même arrondissement, on remet le code de cet arrondissement en colonne 3 ; il ne faut pas compter ici les lieux de séjour à l'occasion de missions par exemple ;

- pour HCMV, il ne faut pas utiliser le code 42 dans la colonne 3, mais seulement le code des arrondissements de HCMV et le code 1 pour ceux qui ont résidé à Hanoi (ne pas utiliser les codes des arrondissements de Hanoi) ;

- pour Hanoi, il ne faut pas utiliser le code 1 dans la colonne 3, mais seulement le code des arrondissements de Hanoi et le code 42 pour ceux qui ont résidé à HCMV (ne pas utiliser le code des arrondissements de HCMV).

Colonne 5 : On code 0 pour toutes les personnes qui ne travaillent pas, y compris les enfants qui sont trop jeunes pour travailler ou pour aller à l'école.

Colonne 6 : On code 6 pour tous les motifs liés à la guerre ; cela comprend aussi bien les déplacements causés par l'insécurité liée à la guerre, que les déplacements – souvent des retours- survenus une fois la guerre terminée et la paix revenue.

On code 9 pour les personnes cherchant un meilleur logement (au moment de la saisie, on pourra utiliser un code spécifique si ce motif est expressément indiqué).

Il existe plusieurs contrôles possibles avec la feuille ménage :

- sur la première ligne, la date de naissance (col. 2) et le lieu de naissance (col. 3) doivent être les mêmes que sur la feuille ménage ;
- sur la dernière ligne remplie, la date d'arrivée (col. 2) doit être postérieure au 1^{er} janvier 1998 ;
- sur la dernière ligne remplie, le lieu de résidence (col. 3) doit correspondre au lieu de l'enquête et la dernière occupation exercée (col. 4 et 5) doit être l'occupation actuelle mentionnée sur la feuille de ménage ; la dernière colonne, motif de départ (col. 6), doit évidemment rester en blanc sur cette ligne.

Partie V : Changement de lieu de travail et activité professionnelle des migrants

S'il y a plus de 4 personnes, on peut dédoubler à la main les colonnes existantes.

Partie VI : Déplacements temporaires des membres du ménage

S'il y a plus de 6 personnes, on peut dédoubler à la main les colonnes existantes.

Question 6.7. À combien estimez-vous la distance la plus courte entre votre logement et le lieu de travail ?

Pour quelqu'un qui travaille à domicile, on inscrit 0 ; pour quelqu'un qui travaille à moins d'un kilomètre, on ne met qu'un chiffre après la virgule (centaine de mètres), par exemple 0,2 (km).

[idem pour les questions 6.19, 6.27, 6.28]

Question 6.8. Combien de temps (en minutes) mettez-vous habituellement pour aller au travail ?

Pour quelqu'un qui travaille à domicile, on inscrit 0.

[idem pour les questions 6.20, 6.29]

Question 6.9. Moment du déplacement (hh.mm)

Cette question doit avoir un nombre pair de réponses (même nombre de départs que de retours). Pour quelqu'un qui travaille de nuit, son heure de départ se situe le soir et son heure de retour se situe le matin ; dans ce cas, on note entre parenthèses qu'il s'agit du lendemain.

Questions 6.14 (Emmenez-vous un enfant à l'école en allant au travail ?), puis 6.15 à 6.32 (Module école/formation)

On inscrira si la personne emmène un enfant à l'école en 6.14, que cet enfant soit membre ou non du ménage (il peut s'agir d'un enfant du voisin) ; en revanche, les questions 6.15 à 6.32 ne concernent que les membres du ménage et la question 6.17 constitue en outre un filtre : on ne posera donc ces questions qu'aux membres du ménage.

Question 6.34. Quels types de sorties préférez-vous et quelle est la fréquence ?

Cette question ne concerne que les « sorties » à l'extérieur du logement. La télévision n'est pas concernée ici.

Partie VII : Opinions concernant les déplacements actuels

Question 7.5. Montant total des coûts mensuels des transports ?

Il s'agit du coût des déplacements habituels ; les déplacements exceptionnels (voyages) ne sont pas à prendre en compte ici.

Question 7.7. Que pensez-vous du fonctionnement de la police routière ?

Si la personne n'a pas d'opinion parce qu'elle ne circule pas, ou refuse de répondre, on code 3 (moyenne) et on explique en 7.8. que la personne n'a pas d'opinion.

Partie VIII : Projets d'avenir

Question 8.5. Où comptez-vous aller ?

On met le code de l'arrondissement en 3 chiffres, le code de la province en 2 chiffres ou le nom du pays en toutes lettres.

Tirage des îlots au premier degré

Le plan de sondage adopté pour notre enquête est tout à fait original par rapport à ce qui se faisait jusque là dans ce domaine en milieu urbain au Viêt-nam. C'est la première fois qu'on a pu partir des îlots (*tô dân phố*, ou leur équivalent dans les zones périphériques : *thôn* ou *xom*) pour faire le tirage au premier degré. Les îlots (ou partie d'îlots retenus) sont de taille réduite (44 ménages en moyenne à HCMV, 66 ménages à Hanoi), ce qui limite significativement l'effet de grappe (auparavant, on prenait des unités beaucoup plus vastes, les *phuong* au centre-ville et les *xa* en périphérie ; ces unités ont en moyenne 3 443 ménages à HCMV et 3 901 ménages à Hanoi).

On a ainsi établi une base de sondage de 21 255 îlots à HCMV et 7 717 îlots (ou parties d'îlots) à Hanoi. Au premier degré, on a tiré 335 îlots à HCMV et 240 à Hanoi. Les éléments théoriques du plan de sondage adopté figurent de manière synthétique dans le tableau 1.

Pour HCMV, le tirage des îlots a été réalisé à l'INSEE à Paris. Pour Hanoi, la liste des îlots n'a pas été prête à temps et le tirage s'est fait sur place, avec l'aide de l'ordinateur également. Le problème qui s'est posé à Hanoi est que certaines unités repérées en périphérie restaient beaucoup trop grosses comparativement au centre-ville (jusqu'à 1 000 ménages parfois) ; cela rendait inefficace le plan de sondage et un tel nombre de ménages était impossible à lister au cours de la première phase de l'enquête ; on a donc dû retourner sur le terrain pour trouver des sous-unités autant que possible ; c'est la raison pour laquelle on emploie le terme de « partie d'îlot » pour Hanoi.

Tableau 1 : Données théoriques du plan de sondage adopté pour Hô Chi Minh Ville et Hanoi

Indicateur	HCMV	Hanoi
Population totale (1999)	5 034 058	2 675 166
- dont population urbaine selon la définition du recensement (1999)	4 207 825	1 523 936
Nombre total de ménages (1999)	1 016 744	641 863
Nombre total d'arrondissements (urbains et ruraux)	22	12
- dont nombre d'arrondissements retenus pour l'enquête*	20	11
Nombre de <i>phuong</i> ou de <i>xa</i> dans les arrondissements retenus	275	151
Population dans les arrondissements retenus (1999)	4 722 787	2 428 905
Nombre de ménages dans les arrondissements retenus (1999)	946 729	589 123
Nombre de personnes par ménage dans les arrondissements retenus	5,0	4,1
Nombre d'îlots (ou de parties d'îlots) dans les arrondissements retenus	21 255	7 717
Nombre d'îlots (ou de parties d'îlots) tirés au premier degré	335	240
Nombre de ménages dans les îlots sélectionnés	14 767	15 896
- dont ménages non migrants	11 725	13 761
- dont ménages migrants	3 042	2 135
Nombre de ménages par îlot (ou partie d'îlot) sélectionné	44	66
Nombre de ménages tirés au deuxième degré (ménages de l'échantillon)	2 000	1 500
- dont ménages non migrants	1 200	900
- dont ménages migrants	800	600

* Ont été exclus les arrondissements presque purement ruraux de *Cân Gio* et *Cu Chi* à Hô Chi Minh Ville et de *Soc Son* à Hanoi

Le résultat obtenu a été satisfaisant dans la majorité des cas, car on a généralement trouvé les sous-unités recherchées (groupements ou *dôi*) mais 7 unités conservaient une taille trop importante pour notre objet, avec un nombre de ménages estimé par l'administration compris entre 374 et 555 (tableau 2). Nous avons donc décidé de diviser ces unités sur le terrain même, sachant qu'on tenait déjà compte des futures sous-unités pour le tirage.

Tableau 2 : Division de sept unités périphériques à Hanoi

Arrondissement rural	Xa	Thôn/ Xom	Nombre de ménages estimé*	Facteur de division
Thanh Tri	Liên Ninh	T. An	395	2
Thanh Tri	Vinh Thuy	X. 7	465	3
Dông Anh	Bac Hồng	Quan Âm	446	3
Dông Anh	Tiên Duong	Lê Phap	485	3
Dông Anh	Dông Hôi	X. 5	494	3
Tu Liêm	Dai Mô	T. Thap	374	2
Gia Lâm	Thị Trần Gia Lâm	T. 14b	555	3

* Données administratives les plus récentes (2001 ou 2002)

Les grosses unités étaient à diviser par deux ou trois selon leur taille de manière à obtenir des sous-unités de moins de 200 ménages. À l'occasion de ce travail, on a pu aussi constater que certains *dô* n'avaient pas été repérés précédemment (par exemple dans le village de Lê Phap qui en comprend finalement deux). Il n'était guère aisé de faire une division géographique sur le terrain pendant un bref laps de temps ; parfois, on a pu consulter une carte murale placardée dans les locaux du Comité populaire du *xa*, et dresser un croquis rapide de l'unité à couvrir, mais pas toujours. En pratique, on est parti de l'estimation du nombre de ménages à enquêter calculé à partir des données administratives disponibles ; l'enquêteur a alors été placé aléatoirement sur le terrain et il devait faire la liste des chefs de ménage de manière contiguë sur le terrain, sans omission, en suivant un parcours donné par pâtés de maisons ; il devait s'arrêter une fois qu'il avait relevé le nombre de ménages recherché. Cette méthodologie ne saurait introduire aucun biais, d'autant plus que cela n'a touché que 7 unités sur 240 (2,9 %).

Un autre problème réside dans les îlots qui ont dû être remplacés sur le terrain, parce qu'il s'est avéré impossible d'y réaliser le travail prévu pour une raison ou une autre. Les listes des îlots ainsi remplacés sont données dans les tableaux suivants, respectivement pour HCMV et pour Hanoi, avec le motif du remplacement (tableaux 3 et 4).

Tableau 3 : Îlots remplacés à Hô Chi Minh Ville

N°	Arrondissement	Phuong/ Xa	Îlot tiré	Îlot enquêté	Motif du remplacement
1	1	Nguyễn Cu Trinh	100	108	Erreur de transcription du numéro
2	1	Ben Nghe	84	87	Responsable absent en permanence Responsables des îlots 85 et 86 nouveaux et refusent de collaborer
3	1	Nguyễn Thai Binh	4	5	Responsable à l'hôpital
4	10	4	35	36	Responsable malade
5	10	11	4	9	Responsable en voyage à l'étranger Îlot 9 proche de l'îlot 5
6	Binh Chanh	Binh Chanh	17	16	Responsable en déplacement au loin Îlot 17 supprimé, les 2/3 des habitants ont été reclassés dans l'îlot 16

Tableau 4 : Îlots remplacés à Hanoi

N°	Arrondissement	Phuong/ Xa	Îlot tiré	Îlot enquêté	Motif du remplacement
1	Hai Ba Trung	Nguyễn Du	13	10	Erreur de transcription du numéro Fils du responsable de l'îlot 12 vient de décéder Responsable de l'îlot 11 refuse de collaborer
2	Hai Ba Trung	Dông Mac	5	6	Mari de la responsable gravement malade
3	Hai Ba Trung	Dông Tâm	40	39	Responsable refuse de collaborer
4	Hai Ba Trung	Tân Mai	29	30	Responsable gravement malade
5	Hai Ba Trung	Tân Mai	97	99	Responsable en déplacement Responsable de l'îlot 98 refuse de collaborer
6	Ba Dinh	Công Vi	16	13	Responsable refuse de collaborer Les îlots 14 et 15 dépendent de l'armée
7	Ba Dinh	Giang Vo	11	12	Maison du responsable détruite
8	Thanh Xuân	Phuong Liêt	59	58	Responsable gravement malade
9	Dông Da	Trung Liêt	77	76	Îlot dépend de l'armée
10	Dong Anh	Viêt Hung	Khu Dong	Xom 2	Refus de l'administration, en cours de réorganisation

Seuls 6 îlots ont dû être remplacés à HCMV et 10 à Hanoi, soit une proportion de 1,8 % et 4,2 % respectivement. Les motifs du remplacement ont été l'absence prolongée du responsable, la maladie du responsable, son indisponibilité suite à un événement familial grave ou son refus de collaborer. À Hanoi, plusieurs îlots dépendaient de l'armée, qui gère un domaine foncier important : pour pouvoir y enquêter, il aurait alors fallu avoir une autorisation spéciale du ministère de la défense, que nous avons renoncé à solliciter ; cela peut entraîner un léger biais, car on peut penser que les résidents de ces îlots n'ont pas automatiquement des caractéristiques identiques aux autres, même s'ils ne sont eux-mêmes pas forcément des militaires.

Les consignes pour le choix de l'îlot en remplacement n'ont pas été exactement les mêmes dans les deux villes : à HCMV, on a cherché à prendre systématiquement l'îlot suivant sur la liste, sans toutefois y arriver comme le montre le tableau 3 ; à Hanoi, on a cherché à prendre soit l'îlot suivant, soit l'îlot précédent ; il n'y a là rien à redire si ce n'est que le choix a été souvent laissé à l'enquêteur et au contrôleur, ce qui est une source de biais manifeste, car ils vont être évidemment tentés de prendre la zone la plus « facile ». Cependant, vu le faible nombre d'îlots remplacés et le fait qu'ils ont de toute manière été remplacés par des îlots géographiquement proches permet de dire que le biais, si biais il y a, est tout à fait négligeable.

Sensibilisation des autorités

Les autorités municipales ont d'abord été informées au moment du démarrage du projet, puis les autorités locales des unités administratives directement concernées ont été informées de manière plus précise une fois le tirage des îlots effectué. À ce niveau, il y a eu une différence substantielle entre HCMV et Hanoi : à HCMV, toute l'information est passée directement par l'administration territoriale (Comité populaire de la ville, arrondissement, *phuong/xa*, îlot), car l'Institut de recherche économique dépend directement du Comité populaire de HCMV facilitant ainsi les relations (l'échelon du *ku phô*, qui existe parfois entre le *phuong* et l'îlot, ne semble pas être un échelon opérationnel pour une enquête) ; en revanche, à Hanoi, l'information est essentiellement passée à travers le réseau de la Planification familiale, qui possède elle-même une structure à chaque échelon de l'administration territoriale, car la plupart des agents de la Planification familiale ont eux-mêmes étudié au Centre de population, ce qui facilite là encore les contacts ; ce n'est qu'au niveau du *phuong/xa* et de l'îlot que les autorités administratives se sont directement impliquées dans l'enquête sur sollicitation du bureau de la planification familiale. Cela a permis dans les deux cas de disposer presque toujours de l'appui administratif nécessaire. Peut-être peut-on simplement émettre l'hypothèse que le moins grand nombre de refus rencontré à HCMV de la part des responsables d'îlots est à mettre à l'actif du fait qu'ils ont été sollicités plus directement par leur hiérarchie.

Le travail de sensibilisation s'est évidemment poursuivi à toutes les étapes de l'enquête, jusqu'au niveau du ménage, par l'enquêteur.

Établissement de la liste des chefs de ménage par îlot

Le travail de la première étape de l'enquête a consisté à établir la liste des chefs de ménage par îlot. La consigne a été de ne pas prendre directement les listes administratives pour ce travail pour les raisons suivantes :

- ces listes ne sont pas forcément complètes ni à jour selon la zone, ce qui est rédhibitoire quand on étudie les déplacements de population ;
- ces listes ont un objectif différent de celui de l'enquête, car elles visent à assurer la gestion de la résidence dans un but de police en tenant compte des différentes catégories de permis de résidence (KT1, KT2, KT3, KT4), ainsi que nous avons déjà eu l'occasion de l'expliquer ; cela veut dire que ces listes contiennent des personnes qui n'ont pas vocation à être enquêtées (personnes enregistrées sur place mais résidant à l'extérieur) et en omettent d'autres qui doivent être comptées dans l'enquête car résidant sur place (certains locataires, étrangers...).

En revanche, il était suggéré que ces listes soit consultées, si possible, après établissement de notre propre liste, pour corriger et compléter si nécessaire la liste établie. Cette procédure a été généralement suivie, en dehors d'un doute survenu dans trois îlots à Hanoi dont la liste comprenait la mention du type de permis de résidence, qui n'était pas à demander.

L'établissement de la liste des chefs de ménage a consisté pour l'enquêteur à faire le tour de l'îlot à pieds, accompagné par le responsable de l'îlot, à qui il demandait le nom du chef de ménage des appartements ou maisons rencontrés, ainsi que le fait de savoir s'il s'agissait d'un « ménage non migrant » (arrivé avant 1998) ou d'un « ménage migrant » (arrivé après le 1^{er} janvier 1998). Ces renseignements sont généralement tous connus du responsable (qui a été rémunéré pour ce travail) et il a été rarement nécessaire de sonner aux appartements. Le nom du chef de ménage et l'adresse ont été également portés sur la liste.

Les ménages collectifs rencontrés, au demeurant peu nombreux, avaient une taille suffisamment réduite pour pouvoir être considérés comme des ménages ordinaires.

Tirage des ménages au second degré

Le tirage des ménages au second degré du sondage a été effectué sur les listes de ménages établies dans les îlots sélectionnés au moyen d'un programme informatique spécifique élaboré également à l'INSEE. Un taux différent a été pris pour les ménages non migrants et les ménages migrants, afin d'avoir un nombre suffisant de ménages migrants dans l'échantillon, car un certain nombre de questions spécifiques leur sont destinées (tableau 1).

Le programme donnait le numéro d'ordre dans l'îlot du ménage à sélectionner. Le travail a ensuite consisté à marquer les ménages retenus au surligneur sur la liste, avec deux couleurs différentes, pour les ménages non migrants et les ménages migrants. Toutes les listes ont été photocopiées à titre de sauvegarde et l'enquêteur a été doté de la liste complète ainsi traitée, ce qui lui a permis de retrouver plus facilement les ménages recherchés, car les ménages sont généralement localisés de manière contiguë sur le terrain comme sur la liste.

Là encore, un certain nombre de ménages a dû être remplacé au moment de l'enquête par suite d'un refus de répondre ou d'une absence prolongée ou répétée. Il fallait alors remplacer un ménage non migrant par le ménage non migrant suivant sur la liste et un ménage migrant par le ménage migrant suivant sur la liste (en recommençant par le début de la liste si le ménage à remplacer était situé à la fin). Ce type de remplacement est sans doute une source de biais plus importante que le remplacement d'un îlot, car il n'y a aucune raison de penser que les ménages refusant de répondre ont les mêmes caractéristiques que les autres. En tout état de cause, le nombre de ménages remplacés sur le terrain est resté très faible (2,3 % à HCMV et 3,6 % à Hanoi). Il faut d'ailleurs remarquer que, contrairement au recensement général, il n'y a aucun moyen de forcer une personne à se plier à l'interview dans une enquête de ce type, en dehors de la force de persuasion du responsable de l'îlot, qui n'a visiblement pas toujours suffi... Sans doute, la campagne de sensibilisation aurait-elle pu être plus importante.

Enquête ménage

L'enquête ménage a commencé le 25 mars 2003 à HCMV et le 1^{er} avril à Hanoi ; sa durée était estimée à environ trois semaines, mais elle a duré un peu plus longtemps du fait des occupations multiples des enquêteurs. Le suivi des informations par les superviseurs donne toujours des informations primordiales pour l'analyse des résultats.

Une feuille de contrôle spécifique a été mise au point et utilisée à Hanoi pour relever, au fur et à mesure du déroulement de l'enquête, la liste des ménages déjà enquêtés avec leur numéro de téléphone pour ceux qui en disposent (environ 60 %). Cette procédure permet de faire très facilement quelques contrôles par téléphone.

Le problème du cadeau ou de la rémunération à donner aux enquêtés s'est une fois de plus posé, tant à Hanoi qu'à HCMV, ce qui semble être une spécificité au Viêt-nam. Une telle rémunération n'est ni nécessaire, ni souhaitable dans une enquête démographique touchant un grand nombre de foyers, à l'instar du recensement, car elle ampute substantiellement le budget de l'enquête, risquant de plus d'obérer gravement toutes les enquêtes futures. Le problème pouvait cependant légitimement se poser lorsque l'interview était longue, que l'enquêteur avait lui-même été gentiment accueilli avec du thé ou des boissons fraîches, voire que le ménage avait déjà été rémunéré à l'occasion d'une autre enquête...

À Hanoi, un représentant de l'administration dans l'arrondissement rural de Gia Lam a proposé de défalquer 14 000 dôngs sur la rémunération de l'enquêteur pour offrir une savonnette et une serviette à chaque ménage enquêté. Cela aurait représenté le tiers de la rémunération de l'enquêteur et une somme de 21 millions de dôngs pour le projet ; on a donc expliqué que cela ne me semblait pas être la solution ! En définitive, la responsable du projet a demandé aux enquêteurs de résoudre eux-mêmes ce problème au coup par coup, si problème il y avait, et de faire eux-mêmes un geste symbolique si cela s'avérait nécessaire.

À HCMV, un enquêteur dans le 1^{er} arrondissement a résolu le problème lui-même en offrant à chaque ménage qu'il venait d'interviewer un petit paquet de biscuits. Ce geste cadrerait bien avec le milieu.

Les différentes rémunérations des enquêteurs sont données dans le tableau 5.

On a cherché à augmenter la rémunération dans les zones périphériques pour compenser les coûts et temps de transport supplémentaires (notamment le carburant pour les motocyclettes). À HCMV, il a été décidé de payer plus pour les ménages migrants, car l'interview pouvait y demander beaucoup plus de temps.

Tableau 5 : Rémunération des enquêteurs à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (dôngs*)

Tâche	Zone	HCMV		Hanoi
		Ménage non migrant	Ménage migrant	
Établissement de la liste des chefs de ménage (par îlot)	Arrondissements centraux	30 000		25 000
	Arrondissements périphériques	30 000		30 000
	Arrondissements ruraux	30 000		35 000
Interview (par ménage)	Arrondissements centraux	35 000	45 000	35 000
	Arrondissements périphériques	40 000	50 000	40 000
	Arrondissements ruraux	45 000	55 000	45 000

* Taux de change : 1 euro = 16 490 dôngs à Hanoi et 16 589 dôngs à HCMV en mars 2003

Saisie des données et homogénéisation des codes des questions ouvertes

Les données ont été saisies sur place, séparément à HCMV et Hanoi avec le programme commun spécifique qui avait été élaboré.

Les questions ouvertes ont été exploitées manuellement de manière exhaustive (annexe 1). Un temps substantiel a été consacré à la correction et à l'homogénéisation des codes. En même temps, toutes les citations ont été relevées sous la forme transcrite par l'enquêteur, afin d'être utilisées pour l'analyse, pour illustrer telle ou telle situation concrète.

Gestion des fichiers et corrections

Les fichiers constitués à HCMV et à Hanoi selon le même format sous Access ont été transférés sous SPSS puis fusionnés pour faciliter l'exploitation et la comparaison entre les deux villes. Une mission à Hanoi d'un technicien de HCMV a été organisée pour superviser les dernières corrections et arranger l'ensemble des fichiers. L'arrangement définitif, concernant notamment l'ajout de l'ensemble des labels et la transformation du fichier du questionnaire biographique, a été finalisé en juillet-août 2003 au cours de la mission à Paris de la responsable du projet de Hanoi.

Une attention particulière a été accordée au statut migratoire des ménages. Deux variables donnent une information à ce sujet : la variable *migrasta* (première page du questionnaire ménage) et la variable *q201move* (page 4 du questionnaire). Mais la première donne le statut migratoire tel qu'il a été estimé par le responsable d'îlot au moment de l'établissement de la liste des chefs de ménage avant l'enquête ménage, alors que la seconde donne le statut migratoire « réel » donné par les

intéressés lors de l'enquête ménage. C'est la variable *migrasta* qui a servi à tirer l'échantillon de ménages en appliquant un taux de sondage supérieur aux ménages migrants, c'est donc elle qu'il faut utiliser pour appliquer les pondérations pour redresser l'échantillon au moment de l'analyse, même si le statut migratoire réel se trouve être en définitive différent de celui relevé au cours de l'établissement des listes. Il ne fallait donc surtout pas corriger la variable *migrasta* sur le questionnaire après interview. Ainsi, par exemple, un ménage considéré comme non migrant à la première étape (code 1 dans *migrasta*), qui se trouve être finalement un ménage migrant (code 1, pour la réponse « oui », dans *q201move*), doit se voir appliquer la pondération des ménages non migrants (code 1 dans *migrasta*), puisque c'est elle qui a déterminé sa sélection.

Dans le cas des ménages tirés qui ont dû être remplacés sur le terrain, pour une raison ou une autre, il fallait remplacer un ménage non migrant par un autre ménage non migrant selon le statut migratoire noté à la première étape, et un ménage migrant par un autre ménage migrant. Quelques erreurs ont été relevées à ce niveau, mais leur nombre peut être jugé insignifiant, de sorte que cela n'affecte même pas la pondération finale (annexe 2). À Hanoi, on avait conservé dans le fichier cinq ménages qui avaient été enquêtés à tort, avec un statut migratoire erroné, et pour lesquels on était finalement retourné sur le terrain pour interviewer d'autres ménages avec le bon statut migratoire : ils ont donc dû être retirés définitivement du fichier ; il s'agit des numéros 2587, 2615, 3184, 3185 et 3506, qui sont donc manquants dans le fichier.

Analyse

Une large collaboration de spécialistes a été sollicitée pour l'analyse, dépassant l'équipe du projet. Les différents auteurs s'étant portés volontaires pour chaque chapitre, ils devaient se mettre directement en rapport entre eux pour diviser leur chapitre en parties afin de partager le travail dans une première étape avant de discuter leurs résultats pour aboutir à un premier document fin septembre 2003. Des « lignes directrices » à l'intention de chaque auteur ont été rédigées.

Comme dans tout travail collectif, certains aléas n'ont pu être évités, tel cet auteur de HCMV qui avait donné son accord pour co-rédiger le chapitre 5 et qui s'est désisté au bout de trois mois, en novembre 2003. Inutile de dire que cela a retardé et compliqué le travail du reste de l'équipe.

Discussion des chapitres traduits de manière provisoire et corrections

L'ensemble des chapitres, à l'exclusion du chapitre 5 qui avait pris du retard, a été traduit de manière provisoire en français ou en vietnamien, selon le cas, par l'équipe de Hanoi, dont les trois membres sont bilingues, pour permettre les échanges. Chacun de ces chapitres a été ensuite discuté au cours de plusieurs réunions de travail, à HCMV et à Hanoi.

À la lecture des premiers chapitres traduits, quelques règles relatives au fond et à la forme du rapport ont été rédigées pour augmenter la cohérence entre les divers chapitres, homogénéiser la présentation et faciliter l'édition.

Une des conclusions importantes a été de fusionner en un seul chapitre (le chapitre 4), les deux chapitres qui avaient été initialement prévus sur l'analyse des données portant sur les ménages non migrants et les ménages migrants. Un plan détaillé du nouveau chapitre a été élaboré en conséquence comprenant une maquette des deux principaux types de tableaux à prévoir.

Après corrections, le rapport a été pré-édité en vietnamien pour le 10 décembre 2003, puis transmis à une traductrice professionnelle pour être édité en français durant les trois dernières semaines de janvier 2004.

L'édition finale de la version vietnamienne du rapport a été faite pour la réunion de dissémination organisée à HCMV le 31 mars 2004.

Le colloque international final des projets PRUD a été organisé à l'UNESCO à Paris du 5 au 7 mai 2004 sur le thème « Gouverner les villes du Sud. Défis pour la recherche et l'action ».

L'utilisation des données pour diverses communications et des articles scientifiques est encouragée.

Références

Ban Chỉ đạo Tổng điều tra Dân số và Nhà ở thành phố Hồ Chí Minh, 2000, Dân số thành phố Hồ Chí Minh (Kết quả tổng điều tra ngày 01-04-1999). TP. Hồ Chí Minh, 218 tr.

[Comité de direction du recensement de la population et de l'habitat à Hô Chi Minh Ville, 2000, La population de Hô Chi Minh Ville (Résultats du recensement du 1^{er} avril 1999). HCMV, 218 p.]

Cục Thống kê Hà Nội/ Hanoi Statistical Office, 2003, Niên giám Thống kê Hà Nội 2002/ Statistical yearbook Hanoi 2002. Hanoi, 213 tr.

Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh/ Statistical Office in Ho Chi Minh City, 2002, Niên giám Thống kê thành phố Hồ Chí Minh 2001/ Statistical yearbook Ho Chi Minh City 2001. TP.HCM, 247 tr.

General Statistics Office, 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% Tổng điều tra Dân số và Nhà ở/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. *[1 cédérom avec les données brutes et un manuel de 71 pages]*

General Statistical Office, 2001, Results of population projections for whole country, geographic regions and 61 provinces/cities. Viet Nam, 1999-2024. Hanoi: Statistical Publishing House, viii-797 p. (Project VIE/97/P14).

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thanh, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2002, Hồ Chí 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.

Nouv. réf. : Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2002, Thành Phố Hồ Chí Minh và Hà Nội : Dân số và di dân nội thị. Hội thảo « Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển », Hà Nội (12-14 tháng 11 năm 2002), 42 tr.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office, 2000, Tư liệu kinh tế - xã hội 61 tỉnh và thành phố/ Socio-economic statistical data of 61 provinces and cities in Vietnam. Hà Nội: Nhà Xuất Bản Thống Kê/ Statistical Publishing House, 599 tr.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Kết quả điều tra toàn bộ/ Population and housing census Vietnam 1999. Completed census results. Hà Nội : Nhà Xuất Bản Thống Kê, xii-646 tr.

Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2001, Kết quả điều tra toàn bộ về Dân số và Nhà ở 1/4/1999. Cả nước. Hà Nội, 1 CD-ROM + tài liệu hướng dẫn.

Nouv. réf. : General Statistics Office Vietnam (GSO), 2001, Completed census results of the Population and Housing Census 1/4/1999. Whole country. Hanoi, 1 CD-ROM + user's guide 52 p.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office, 2002, Ứng dụng PopMap trên hệ thống tin Tổng điều tra Dân số và Nhà ở/ Census PopMap application. Hà Nội, 1 CD-ROM.

Tổng cục Thống kê, 2002, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về lao động và việc làm tại Việt Nam. Hà Nội, xii-138 tr

Nouv. réf. : General Statistical Office (GSO), 2002, 1999 Population and housing census. Census monograph on labour force and employment in Viet Nam. Hanoi, xii-141 p.

Tổng cục Thống kê, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về hôn nhân, sinh đẻ và tử vong tại Việt Nam. Mức độ, xu hướng và những sự khác biệt. Hà Nội : Nhà xuất bản Thống kê, 351 tr

Nouv. réf. : General Statistical Office (GSO), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on marriage, fertility and mortality in Viet Nam: level, trends and differentials. Hanoi: Statistical Publishing House, xii-351 p.

Tổng cục Thống kê, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt nam 1999. Chuyên khảo về di cư nội địa và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội : Nhà xuất bản Thống kê, xiv-121 tr.

Nouv. réf. : General Statistical Office (GSO), United Nations Development Programme (UNDP), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on internal migration and urbanization in Viet Nam. Hanoi: Statistical Publishing House, xiv-123 p.

Trần Hoàng Kim (Chủ biên), 2002, Tư liệu kinh tế - xã hội 631 huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh Việt Nam/ Socio-economic statistical data of 631 rural districts, districts, towns and cities under direct authorities of provinces in Vietnam. Hà Nội : Nhà xuất bản Thống kê/ Statistical Publishing House, 2 383 tr.

Annexe 1

CODES DES QUESTIONS OUVERTES

Les questions ouvertes à préciser (« autres ») qui ne figurent pas ici n'ont pas eu de réponse sur le terrain.

Q. 2.2 : Si oui, où se situe votre précédent logement ?

Pays (*si c'est à l'étranger*) :

Pays d'Asie : 01 Cambodge, 02 République de Corée, 03 Taiwan

Pays d'Europe : 11 France, 12 Allemagne, 13 Pologne

Pays d'Amérique : 21 États Unis, 22 Canada

Pays d'Océanie : 31 Australie

Q. 2.3 : Quelle est la raison principale de votre déménagement vers votre lieu d'habitation actuel ? (*Une seule réponse*) :

- 01 Désir d'avoir un logement plus grand
- 02 Désir d'avoir un logement plus petit
- 03 Désir d'avoir un logement plus confortable ou plus moderne
- 04 Désir de devenir propriétaire de son logement
- 05 Désir de s'installer de manière indépendante
- 06 Désir de fonder un ménage indépendant après mariage
- 07 Désir de se rapprocher du lieu de travail
- 08 Désir de se rapprocher de l'établissement scolaire
- 09 Déguerpissement et déplacement des habitants de l'ancien lieu d'habitation
- 10 Les prix de l'immobilier sont plus bas dans ce quartier
- 11 L'environnement et les conditions de vie sont meilleurs dans ce quartier
- 12 Désir de venir habiter près des proches ou des amis, habite chez ses amis en attente d'aller à l'étranger
- 13 A hérité de ce logement
- 14 Le propriétaire reprend sa maison, locataire renvoyé
- 15 Vente de la maison par besoin d'argent, partage d'héritage entre les enfants
- 16 Garde la maison pour des parents en déplacement
- 17 Logement fourni par l'État ou une entreprise

Q. 2.8 Quel est le matériau du toit de votre logement ? (*Une seule réponse par colonne*)

- 08 Autre : Fibro-ciment

Q. 2.21 : Quels sont les moyens de transport dont vous disposez ?

- 1 Bicyclette
- 2 Motocyclette
- 3 Voiture particulière
- 4 Bateau/ barque
- 5 Autres : *cyclo, lambro, tricycle*

Q. 3.1.1 : Les avantages sont les suivants :

- 5 Autre avantage : Meilleures conditions pour étudier à la maison (plus de place, moins de bruit), possibilité de mi-journée, bonne route, bons moyens de transports, maison stable

Q. 3.2.1 : L'avantage principal est le suivant :

- 4 Autre avantage : Bon environnement, donc il n'y a pas de maladie

Quatrième partie : Codes du motif de départ (col. 6)

- 01 Recherche de travail/ emploi/ affectation/ revenu
- 02 École/ formation
- 03 Mariage
- 04 Divorce
- 05 A suivi le chef de ménage/ regroupement familial
- 06 Insécurité/ guerre/ fin de la guerre
- 07 Conflit familial
- 08 Installation de manière indépendante
- 09 Souhait d'avoir un logement plus confortable
- 10 Déplacement forcé (sauf ceux liés à la guerre, mais y compris les déguerpissements et le renvoi du logement par le propriétaire)
- 11 Logement alloué par l'état ou une entreprise
- 12 -
- 13 Meilleurs services de santé
- 14 Départ à la retraite
- 99 Autre raison non spécifiée

Cette dernière modalité a été conservée, car les motifs n'ont pas été systématiquement précisés et il faut donc en tenir compte au moment de l'analyse.

Q. 5.7 : Quelle est la raison principale du changement d'activité professionnelle ?

Emploi et revenu

- 01 Meilleur travail, travail plus stable, revenu plus élevé
- 02 Facile de trouver un travail, facile de monter une affaire
- 03 Affectation
- 04 Fin d'un contrat de travail
- 05 Meilleures conditions de travail
- 06 Profession plus appropriée, plus intéressante

Lieu de travail et lieu d'habitation

- 11 Lieu de travail plus proche
- 12 Lieu de travail précédent déplacé
- 13 Changement de résidence
- 14 Plus proche des parents

Formation

- 21 Plus d'opportunités pour poursuivre une formation

Q. 6.3 : Pour quelles raisons êtes-vous sorti de chez vous durant la journée d'hier ?
(Plusieurs réponses possibles)

- 0 N'ai pas quitté le logement
- 1 Travail (vente en gros, commerce, recherche de partenaires, recherche de travail, me suis rendu au travail pour demander une autorisation d'absence)
- 2 École/ formation (recherche d'une place pour la formation)
- 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
- 8 Distractions (promenade, flânerie, activités sportives, football, tennis, patins à roulette, gymnastique, échecs, maison de la culture, bar, boire un coup, prendre le petit déjeuner, sortie avec amis, activités sociales, ai accompagné ma mère à l'arrêt du bus, tourisme)
- 9 Autres (pagode, église, ai apporté de la nourriture à l'extérieur, funérailles)

Q. 6.34 : Quels types de loisirs préférez-vous et quelle est la fréquence ?

- 01 Cinéma
- 02 Théâtre, spectacle de danse
- 03 Concert, musique
- 04 Maison des jeunes et de la culture, exposition
- 05 Discothèque/ boîte de nuit
- 06 Karaoké
- 07 Café, bar, chat (Internet), boire de la bière, jeux d'arcade
- 08 Visite à la famille ou aux amis
- 09 Promenade, marche
- 10 Sport, gymnastique matinale, musculation, football, assister à un match de football, billard, tennis de table
- 11 Participation aux activités du quartier
- 12 Fréquentation de la pagode ou de l'église
- 13 Tourisme, voyage, excursion, pique nique

Q. 7.4 : Quelles sont vos difficultés dans vos déplacements ? (Plusieurs réponses possibles)

- 00 Ne sait pas, reste toujours à la maison, n'a pas de moyen de transport
- 01 Pas de difficulté
- 02 Embouteillages, véhicules changeant de couloir, difficile de traverser la rue
- 03 Circulation dangereuse, nombreux accidents, circulation pénible
- 04 Grande distance
- 05 Absence de bus (« on perd trop de temps en bateau »)
- 06 Bus irrégulier ou peu fréquent, trop de passagers et bus saturé, manque de moyens de transports, arrêt du bus éloigné de la maison (densité du réseau des bus insuffisante)
- 07 Coûts des déplacements trop élevés (« Les assurances entraînent des formalités trop compliquées alors qu'elles ne paient jamais »)

- 08 Rues de mauvaise qualité, rues étroites, présence de nids de poule, rues inondées, rues barrées et nombreux détours, rue encombrée par des marchands, rues encombrées par des personnes allongées, impossibilité de stationner, rues non revêtues ou revêtement mauvais
- 09 Pollution, bruit
- 10 Manque de parkings pour voitures et motocyclettes

Q. 7.8 : Pourquoi ? [*Raisons de l'opinion sur la police routière*]

- 00 Pas de réponse, pas d'opinion, ne sait pas, va rarement dans la rue, ne connaît rien sur la circulation, pas intéressé par la question, je ne m'en occupe pas, je ne sors pas, je n'entends que parler de ce sujet de manière indirectes de police

Effectifs de police

- 01 Les effectifs de la police sont suffisants pour faire le travail
- 02 La police est régulièrement présente aux carrefours et ailleurs
- 03 Les policiers ne sont pas assez nombreux aux carrefours, les policiers ne sont pas assez nombreux aux heures de pointe
- 04 La police est absente de certains endroits, la police ne vient pas quand il y a un accident, on ne voit jamais la police, la police ne respecte pas les horaires de travail, la police travaille quand elle veut, on ne trouve pas la police quand on en a besoin, la police se concentre sur les gros carrefours et délaisse les petites intersections

Efficacité de leurs activités

- 11 La police arrive à résorber les embouteillages, la police diminue le nombre de motocyclettes
- 12 La police effectue correctement les formalités relatives aux accidents
- 13 Les policiers sont gentils avec les gens, ils aident à traverser la rue
- 14 La police travaille bien, travaille avec enthousiasme, travaille longtemps, intervient rapidement, travaille dur, résout les problèmes de la rue, met fin aux courses sauvages, arrête les vendeurs illégaux, punit avec justesse quand les gens ont commis des fautes, n'accepte pas de bakchich, vide les rues des importuns, aide tout le monde à comprendre les règlements, fait appliquer les règlements 13 et 04, sanctionne les fautes, travaille dur car les gens ne connaissent pas les règlements, quand la police est présente les gens se conduisent bien
- 15 La police rappelle aux gens l'observation du code de la route
- 16 La police ne résout pas les embouteillages, régule mal la circulation, on ne voit pas de policier dans les embouteillages, certains continuent à vendre sur la rue
- 17 Certains contrevenants, n'ayant pas respecté les règlements, restent impunis
- 18 La police donne parfois des punitions injustes, a un comportement brutal, a un comportement autoritaire, est intransigeante, s'acharne sur les vieux, bat les petits marchands, a un comportement bureaucratique
- 19 La police travaille mal, n'est pas enthousiaste, manque de formation, ne connaît pas le code de la route, créé de mauvaises conditions pour le

permis, n'informe pas les gens qui en conséquence ne connaissent pas le code de la route, la signalisation routière est confuse

- 20 Certains fonctionnaires de police sont corrompus, les policiers ne donnent pas de reçu pour les contraventions

Q. 7.10 : Pourquoi ? [*Raisons de l'opinion sur la qualité des transports publics existants*]

- 00 Pas de réponse, pas d'opinion, ne sait pas, n'utilise pas le bus

La nature des bus

- 01 Le nombre des bus est suffisant, satisfaisant la demande des gens
 02 Bonne qualité des bus, bus nouveaux, confortables, de nouvelles lignes, d'une bonne sécurité, permettent de voyager à l'abri de la pluie
 03 Mauvaise qualité des bus
 04 Les bus sont trop gros pour circuler dans les routes étroites et trop denses, manque de bus de taille réduite pour passer dans les petites rues

Les services

- 11 Horaires bien assurés, service régulier
 12 Horaires irréguliers, service aléatoire, longue attente, perd trop de temps
 13 Bus saturés, trop de gens dans les bus, engorgement aux heures de pointe, impossibilité de s'asseoir, pas assez de places assises
 14 Services mauvais, mauvaise attitude envers les passagers, parfois on ne donne pas de ticket, on ne prend pas les passagers à certains arrêts, présence de voleurs dans les bus, service de qualité variable selon les lignes, les bus ne suivent pas toujours le trajet prévu, mauvais conducteurs, quelquefois des accidents, trop de bagages transportés
 15 Les lignes ne sont pas avantageuses pour les gens, les lignes se concentrent dans le centre et il en manque en périphérie, lignes non pratiques, pas de bus aux heures tardives, pas de bus sur certaines routes, pas assez de stations de bus, station de bus trop éloignée de la maison.
 16 Services bons, priorité aux personnes âgées et aux enfants en bas âge, le bus est meilleur que le taxi

Les prix

- 21 Bon marché, bon prix, acceptable, le bus est moins cher que la moto, le bus est moins cher que la *Honda ôm*, le bus est moins cher que le taxi, réduction pour les élèves et les étudiants
 22 -
 23 Cher, prix élevé, prix ne convient pas, trajet parfois surfacturé

Q. 7.11 : D'après vous, que faudrait-il faire pour que les transports publics soient plus attrayants ?

- 00 Pas de réponse, pas d'opinion, ne sait pas
 01 Mettre plus de nouveaux bus et/ou plus de nouvelles lignes, augmenter les fréquences, augmenter les fréquences en soirée, plus de lignes en périphérie, vers les zones denses, vers les marchés, vers les écoles, vers les gares, prévoir plus de correspondances, prévoir un bus toutes les 5 mn aux heures de pointe, bus spéciaux pour les étudiants et les travailleurs

- 02 Améliorer la voirie, améliorer les routes pour la circulation des bus, délimiter des voies spéciales pour bus, installer des séparateurs physiques pour délimiter les couloirs des bus, mettre certaines voies à sens unique, construire des ponts
- 03 Modifier la répartition des stations, ajouter des arrêts, augmenter le nombre de stations, diminuer le nombre de stations au centre et en augmenter le nombre en périphérie
- 04 Améliorer le service, assurer des horaires réguliers, assurer une meilleure formation des chauffeurs, faire respecter la limitation du nombre de passagers par bus, veiller à ce que le bus s'arrête systématiquement à chaque arrêt s'il y a des personnes qui attendent même s'il est plein
- 05 Limiter les moyens de transport individuels, interdire les motocyclettes au centre-ville
- 06 Faire respecter la réglementation routière, faire respecter le code de la route, interdire aux poids lourds et aux porte containers de circuler à l'intérieur de la ville
- 07 Développer les subventions pour les compagnies de transports publics, baisser le prix des bus, moduler le prix du trajet en fonction de la distance, fournir des subventions pour les personnes âgées, les jeunes, les ouvriers...
- 08 Il ne faut pas développer les bus car les routes sont trop étroites et/ou leur qualité est mauvaise, il faut supprimer les bus car ils polluent l'environnement, il faut diminuer le nombre de bus pour ne pas faire concurrence aux *Honda ôm*
- 09 Améliorer l'information, améliorer l'information des passagers (affichage des horaires, plans de lignes, impression de brochures...), meilleure information des passagers sur les règles d'utilisation des bus, sensibilisation de la population aux avantages du bus
- 10 Planification urbaine : installer des parkings pour motocyclettes aux abords des stations de bus, déplacer les universités et les grandes administrations vers la périphérie et y construire en même temps des logements
- 11 Concertation : concertation entre tous les acteurs au sujet de la politique des transports urbains
- 12 Diversification des moyens de transport : construction d'un métro, réhabilitation des tramways...

Q. 8.4 : Si vous ne pensez pas rester longtemps dans ce quartier, pouvez-vous dire pourquoi ? (*Plusieurs réponses possibles*)

- 01 L'environnement naturel n'est pas bon, manque d'eau
- 02 L'environnement social n'est pas bon, je cherche un quartier plus chic
- 03 Insécurité, il y a des problèmes de sécurité
- 04 Problèmes de transport, les déplacements sont difficiles
- 05 Pour des raisons de regroupement familial, a suivi le chef de ménage
- 06 Mariage, divorce
- 07 Changement de lieu de travail, recherche de travail
- 08 Pour des raisons d'héritage, les biens immobiliers hérités se trouvant ailleurs

- 09 Formation, meilleures conditions d'études, pour aller à l'université
- 10 Désir d'avoir une maison en propre
- 11 Déplacement forcé, déguerpissement
- 12 Projet d'émigrer à l'étranger
- 13 Nouvelle maison : reconstruit une nouvelle maison plus grande en périphérie, veut s'agrandir, nouvelle maison allouée par l'état

Q. 8.5 : Où comptez-vous aller ?

[*Rappel : mêmes codes qu'en 2.2*]

Pays (*si c'est à l'étranger*) :

Pays d'Asie : 01 Cambodge, 02 République de Corée, 03 Taiwan

Pays d'Europe : 11 France, 12 Allemagne, 13 Pologne

Pays d'Amérique : 21 États Unis, 22 Canada

Pays d'Océanie : 31 Australie

Annexe 2

**RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE STATUT MIGRATOIRE
ET PONDÉRATION POUR L'ANALYSE**

Statut migratoire (première page du questionnaire) (1)	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Réalité (2)	Échantillon (3)	Pondération (4)=(2)/(3)	Réalité (5)	Échantillon (6)	Pondération (7)=(5)/(6)
Total (%)	100,0	100,0	-	100,0	100,0	-
Ménages non migrants (code 1)	79,4	60,0	1,32	86,6	60,0	1,44
Ménages migrants (code 2)	20,6	40,0	0,52	13,4	40,0	0,34
Nombre de ménages	-	2 000	-	-	1 500	-

Première partie

Les migrations intra-urbaines

2

Enseignements du recensement de 1999¹

*Gubry Patrick
Lortic Bernard
Grenèche Gilles
Lê Van Thanh
Lê Thi Huong
Trần Thi Thanh Thuy
Nguyễn Thi Thiêng
Pham Thuy Huong
Vu Hoang Ngân
Nguyễn Thê Chinh*

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, 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.

¹ Ce chapitre reprend la partie concernant les migrations du rapport d'étape issu de l'analyse des données du recensement de 1999, établi par l'équipe du projet (Gubry & al., 2002).

Pour une analyse démographique rapide, une approche de l'imagerie satellitaire, les cartes des unités administratives de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi jusqu'au niveau du *phuong* et du *xa*, la population et la superficie de ces unités, les cartes des densités de population, nous renvoyons à ce document.

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, Gò Vấp, Thủ Đức, Bình Chánh, Bình Thạnh, 12^e et 9^e. Trois des arrondissements « urbains » (*quận*) périphériques figurent dans cette liste (Thủ Đức, 12^e et 9^e). À Hanoi, 70,7 % des immigrants durant la même période résident dans les cinq arrondissements suivants : Đống Đa, Cầu Giấy, Hai Bà Trưng, Thanh Xuân et Từ Liêm. Deux des arrondissements (*quận*) périphériques sont concernés ici (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 (tableaux 1 et 2). 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 Cần Giuộc (à Hô Chi Minh Ville) ou de l'arrondissement de Sóc Sơn (à Hanoi). Nous allons donc porter l'attention sur les mouvements se produisant dans le centre (figures 1 et 2).

Les mouvements dessinés par les soldes migratoires sont centrifuges, du centre vers la périphérie, conduisant à un « desserrement » de la population, conséquence de l'augmentation du prix du foncier au centre-ville et secondairement de certaines opérations de relocalisation menées par les pouvoirs publics.

À Hô 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 Gòn), 5, 6, 11 (zone de Chợ Lớn), Bình Thạnh, Phú Nhuận (zone de Gia Định).

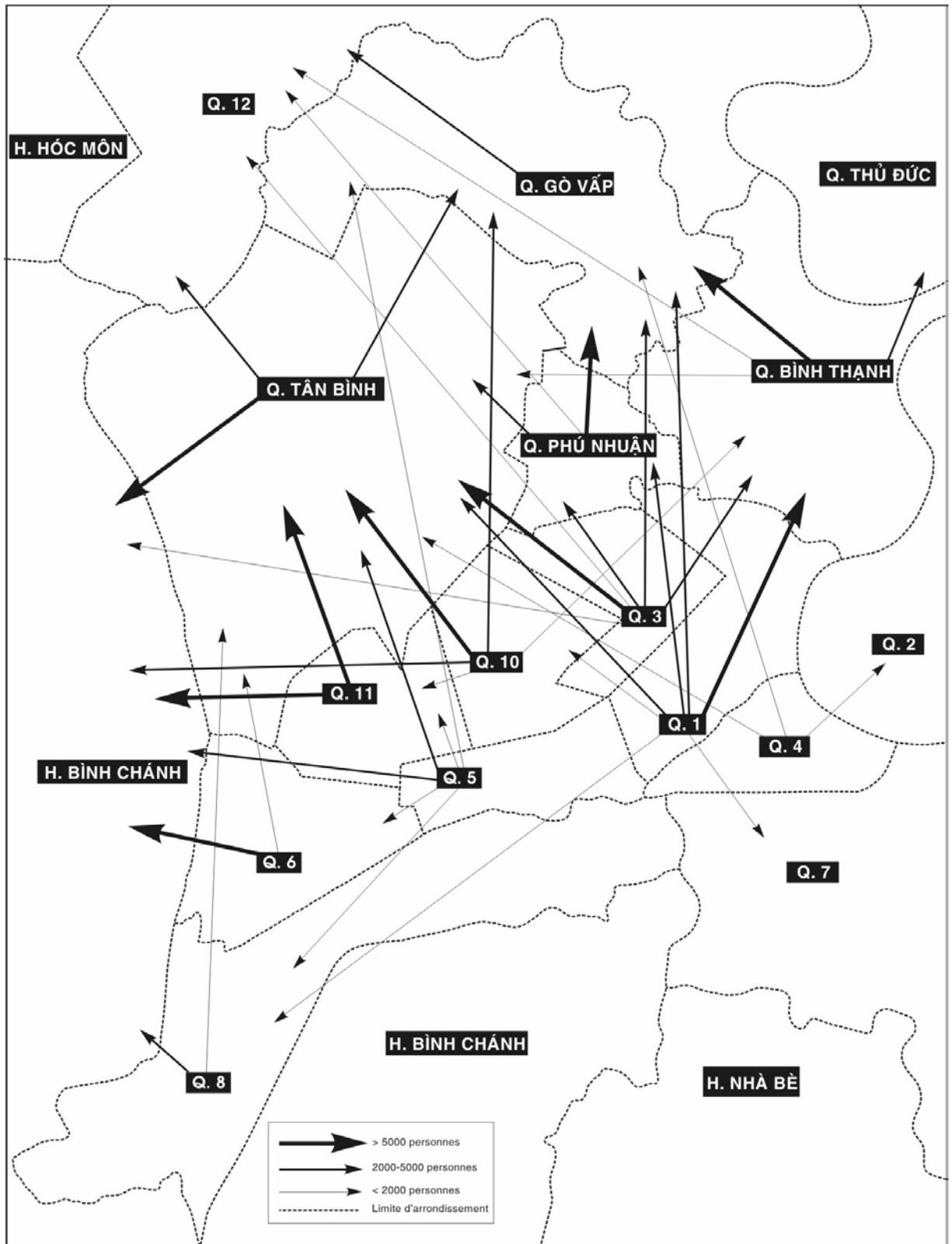


Figure 1 : Hô Chi Minh Ville. Principaux mouvements migratoires intra-urbains au niveau des arrondissements entre 1994 et 1999 (population âgée de 5 ans ou plus en 1999 ; soldes de plus de 1 000 personnes)

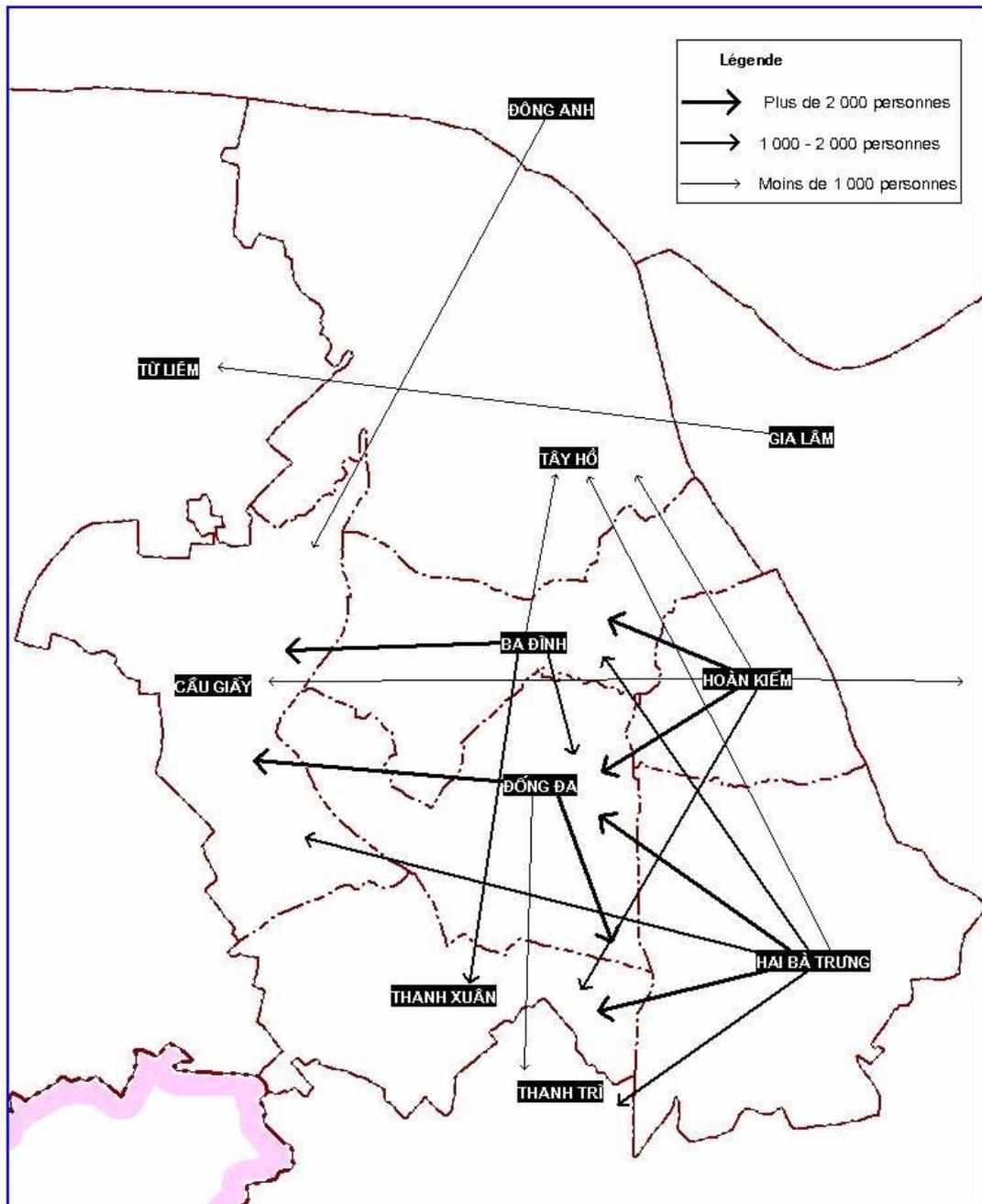


Figure 2 : Hanoi. Principaux mouvements migratoires intra-urbains au niveau des arrondissements entre 1994 et 1999 (population âgée de 5 ans ou plus en 1999 ; soldes de plus de 500 personnes)

Les arrondissements d'arrivée se situent dans la très proche périphérie de ces arrondissements centraux, qu'ils soient « urbains » comme Tân Bình (terrains agricoles et terrains militaires nouvellement lotis, lotissements collectifs) ou semi-urbains comme le 12^e 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^e arrondissement et les arrondissements de Nha Be et de Binh Chanh ne sont pas encore visibles durant la période d'observation.

Le 8^e 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 Vâp (pour Binh Thanh) et Binh Chanh (pour le 8^e arrondissement) au fur et à mesure de l'augmentation des prix du foncier.

Enfin, le 4^e 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 arrondissements « urbains » récents².

² 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.

En conclusion

L'examen de quelques indicateurs démographiques saillants des agglomérations de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi montre 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, mais il existe également quelques spécificités.

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.

Références

General Statistics Office, 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% Tổng điều tra Dân số và Nhà ở/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. [*1 cédérom avec les données brutes et un manuel de 71 pages*]

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Van Thanh, Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vu Hoang Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2002, Hồ Chí 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.

Nouv. réf. : Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2002, Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội : Dân số và di dân nội thị. Hội thảo « Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển », Hà Nội (12-14 tháng 11 năm 2002), 42 tr.

Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2001, Kết quả điều tra toàn bộ về Dân số và Nhà ở 1/4/1999. Cả nước. Hà Nội, 1 CD-ROM + tài liệu hướng dẫn.

Nouv. réf. : General Statistics Office Vietnam (GSO), 2001, Completed census results of the Population and Housing Census 1/4/1999. Whole country. Hanoi, 1 CD-ROM + user's guide 52 p.

Tableau 1 : HCMV. Population âgée de 5 ans ou plus selon l'arrondissement de résidence à HCMV au 31 mars 1994 et au 31 mars 1999

Arrondissement de résidence au 31 mars 1999	Total déclaré	Arrondissement de résidence au 31 mars 1994											
		1 ^{er}	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	8 ^e	10 ^e	11 ^e	Go Vap	Tân Bình	Bình Thạnh	Phu Nhuận
HCMV	4216184	225847	217298	180346	196252	226514	288177	219382	221848	212415	428155	344501	165239
1 ^{er}	197685	190673	1297	683	675	185	313	610	219	215	454	894	507
3 ^e	191952	2000	183006	419	806	183	361	1360	271	211	758	769	799
4 ^e	169671	1415	596	165017	299	77	253	257	119	117	243	355	178
5 ^e	181152	1347	852	326	171514	795	1015	1436	1176	106	498	374	231
6 ^e	219218	574	425	251	1828	209100	1075	1103	2291	96	664	307	206
8 ^e	286601	1489	1051	792	2607	1863	273719	1147	716	156	452	375	243
10 ^e	204481	1615	2325	394	2214	489	593	192087	727	275	1031	631	542
11 ^e	208884	763	702	369	2965	1709	702	2114	196634	139	1188	279	207
Go Vap	241730	4593	5035	1186	1317	422	681	2807	622	202200	5312	7366	7552
Tan Binh	454285	4377	9420	1724	4664	2516	1763	7992	9863	1341	398661	2927	4611
Binh Thanh	343855	7368	3661	1239	1360	466	594	1751	591	1312	1651	317651	2901
Phu Nhuận	156890	2676	3100	318	577	214	212	852	249	507	1248	2656	143285
2 ^e	87299	921	515	1261	274	77	183	211	98	109	289	1090	244
7 ^e	93931	1172	479	3315	450	125	884	384	125	103	253	447	200
9 ^e	113302	667	662	565	448	183	252	361	119	201	406	1237	332
12 ^e	129831	944	1176	518	484	357	402	1005	405	3412	3844	1649	1339
Thu Duc	155822	1103	889	516	419	186	324	490	197	405	644	3653	553
Cu Chi	227395	296	198	124	159	111	90	203	116	162	490	264	134
Hoc Môn	177158	677	563	334	343	224	238	492	260	886	1467	673	506
Binh Chanh	268274	1041	1272	709	2763	7203	4389	2608	7014	412	8465	794	623
Nha Be	55561	91	52	260	52	21	91	83	29	32	82	66	22
Cần Gio	51207	45	22	26	34	8	43	29	7	18	55	44	24

Arrondissement de résidence au 31 mars 1994 (suite)										
2 ^e	7 ^e	9 ^e	12 ^e	Thu Duc	Cu Chi	Hoc Môn	Binh Chanh	Nha Be	Cân Gio	Non déclaré
83435	87062	108995	113784	150240	229961	173910	234532	56652	51639	2157
50	63	40	13	226	205	133	127	66	37	56
37	51	32	19	261	227	124	140	88	30	60
75	164	14	3	111	83	66	106	105	18	27
71	57	49	24	153	618	114	233	65	98	57
15	27	25	28	97	168	128	741	52	17	299
246	255	82	40	124	143	97	754	167	83	383
302	127	135	80	203	282	156	164	69	40	342
107	78	82	71	99	213	83	315	55	10	118
131	147	80	361	682	332	489	240	132	43	157
161	248	112	304	730	1124	605	811	197	134	260
271	123	261	106	1051	477	361	382	194	84	50
39	38	54	48	333	142	167	79	58	38	14
81536	64	77	9	147	55	15	36	56	32	9
28	85241	15	6	123	53	41	74	348	65	99
16	65	107318	45	1	133	91	81	80	39	18
43	45	64	112251	310	365	851	258	74	35	27
185	58	485	99	144926	241	183	160	73	33	93
13	27	2	101	135	224209	446	85	24	6	12
10	60	17	50	198	523	169300	279	45	13	29
73	92	32	107	250	295	422	229407	250	53	47
10	8	13	14	52	31	29	53	54387	83	0
16	24	6	5	28	42	9	7	67	50648	0

Tableau 2 : Hanoi. Population âgée de 5 ans ou plus selon l'arrondissement de résidence à Hanoi au 31 mars 1994 et au 31 mars 1999

Arrondissement de résidence au 31 mars 1999	Total déclaré	Arrondissement de résidence au 31 mars 1994												
		Ba Dinh	Hoan Kiêm	Hai Ba Trung	Đông Đa	Tây Hồ	Thanh Xuân	Câu Giấy	Soc Son	Đông Anh	Gia Lam	Tu Liêm	Thanh Tri	Non déclaré
Hanoi	2268439	176339	161103	301150	272125	78225	99292	72081	218692	234003	293532	159411	202486	2586
Ba Dinh	172453	160865	3424	2163	3316	470	395	373	127	204	385	552	179	223
Hoan Kiêm	147975	871	143692	1440	1143	85	131	82	53	89	190	103	96	321
Hai Ba Trung	296827	1586	3711	284445	3812	169	658	217	229	412	579	366	643	487
Đông Đa	271125	5236	5349	5542	249611	404	1249	566	372	608	783	895	510	522
Tây Hồ	80513	1208	831	649	827	76292	58	71	66	80	97	283	51	150
Thanh Xuân	111251	2044	1413	3024	6775	222	95297	454	271	293	395	557	506	293
Câu Giấy	81398	2905	1057	1215	3127	306	537	69704	466	678	565	646	192	35
Soc Son	217364	45	64	69	179	18	99	74	216172	169	144	282	49	45
Đông Anh	232528	127	132	106	232	15	73	62	257	230512	304	562	146	59
Gia Lam	294522	437	712	549	980	72	123	90	311	419	289591	910	328	251
Tu Liêm	158235	616	384	377	836	126	312	270	272	440	314	154080	208	54
Thanh Tri	204248	399	334	1571	1287	46	360	118	96	99	185	175	199578	146

Deuxième partie

Les mouvements pendulaires et les mobilités temporaires

3

Caractéristiques de la population et des ménages

*Nguyễn Thi Thiêng
Lê Thi Hương*

Les mobilités de la population s'inscrivent dans un contexte démographique spécifique. Ce chapitre se propose de répondre aux questions suivantes : Quelles sont les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population étudiée ? Quelles sont les caractéristiques démographiques et économiques de chaque ménage ?

Ce chapitre comprend deux parties principales : la première analysera les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population étudiée en partant des données sur le sexe, l'âge, le lieu de naissance, la situation matrimoniale, le niveau d'instruction, la profession et l'activité économique actuelle ; la deuxième partie abordera la taille de chaque ménage, le nombre de générations qui cohabitent et les conditions de vie actuelles. L'échantillon de l'enquête comprend 8 623 habitants et 2 000 ménages à Hô Chi Minh Ville, 5 972 habitants et 1 500 ménages à Hanoi.

Les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population

Structure par sexe et par âge de la population

L'analyse de la structure par sexe par âge de la population étudiée à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi permet de constater qu'en général, à Hô Chi Minh Ville, la proportion de la population féminine est plus élevée que celle de la population masculine (51,7 % contre 48,3 %). À Hanoi, les proportions de chacun des sexes sont relativement équilibrées (50,3 % d'hommes contre 49,8 % de femmes) (tableau 1). On explique généralement cette situation par les emplois féminins plus nombreux à Hô

Chi Minh Ville (industries de la confection, emplois domestiques, services...), ainsi que par une propension plus élevée à la migration rurale-urbaine de la part des filles, les garçons héritant de l'exploitation agricole du père et restant donc en plus grand nombre au village.

L'analyse détaillée des groupes d'âges montre une différence très nette entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi concernant le rapport de masculinité des groupes d'âges n'ayant pas atteint l'âge de travailler. Pour le groupe 0-4 ans, le rapport de masculinité à Hô Chi Minh Ville est seulement de 98,5 tandis qu'à Hanoi ce rapport se situe à 130,4. Pour les groupes 5-9 ans et 10-14 ans, le rapport de masculinité dans ces deux villes est très élevé (112,2 et 121,4 respectivement à Hô Chi Minh Ville ; 113,7 et 116,0 à Hanoi). Particulièrement, pour le groupe d'âges 15-19 ans, le rapport de masculinité à Hanoi est beaucoup plus élevé que celui de Hô Chi Minh Ville (139,2 à Hanoi contre 97,7 à Hô Chi Minh Ville). Une question s'impose : le rapport de masculinité si élevé des groupes d'âges de moins de 20 ans à Hanoi serait-il dû indirectement à la planification familiale qui pourrait entraîner des avortements sélectifs ? Pour répondre à cette question, une étude approfondie sur le rapport de masculinité dès la naissance et une recherche sur ses causes serait nécessaire.

La structure par âge de la population à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi présente des traits similaires : la proportion des enfants et des personnes âgées est assez élevée (environ 10 % de la population totale). Cependant, le nombre des personnes en âge de travailler à Hô Chi Minh Ville est plus grand que celui de Hanoi d'environ 3 points (70 % contre 67 %). Mais, à l'intérieur de chaque ville, la structure par âge est différente entre les arrondissements centraux, les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux (figures 1 à 8).

**Tableau 1 : Répartition de la population par groupe d'âges
et par sexe selon la ville (%)**

Groupe d'âges	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Rapport de masculinité	M	F	Rapport de masculinité
0-4	3,1	3,1	98,5	4,0	3,0	130,4
5-9	3,8	3,3	112,2	3,5	3,1	113,7
10-14	4,2	3,4	121,4	3,8	3,3	116,0
15-19	4,5	4,6	97,7	4,9	3,6	139,2
20-24	4,4	4,6	97,0	4,7	5,1	91,9
25-29	4,1	5,3	77,9	4,3	5,3	80,2
30-34	5,5	5,0	109,7	4,0	4,1	98,8
35-39	4,2	4,9	86,9	3,5	3,5	98,1
40-44	4,2	4,9	85,4	3,8	4,0	95,8
45-49	3,7	3,8	97,3	3,7	3,5	105,7
50-54	2,1	2,0	103,5	2,6	3,0	85,6
55-59	1,3	1,5	85,8	1,9	2,1	92,7
60-64	0,8	1,6	48,6	1,9	1,8	106,4
65-69	0,9	1,3	72,5	1,4	1,4	96,5
70-74	1,0	1,2	81,4	1,3	1,4	95,1
75-79	0,4	0,6	60,8	0,5	0,8	63,0
80-84	0,3	0,4	78,1	0,3	0,4	75,0
85+	0,1	0,3	20,8	0,3	0,5	53,6
Total	48,3	51,7	93,5	50,3	49,8	101,0

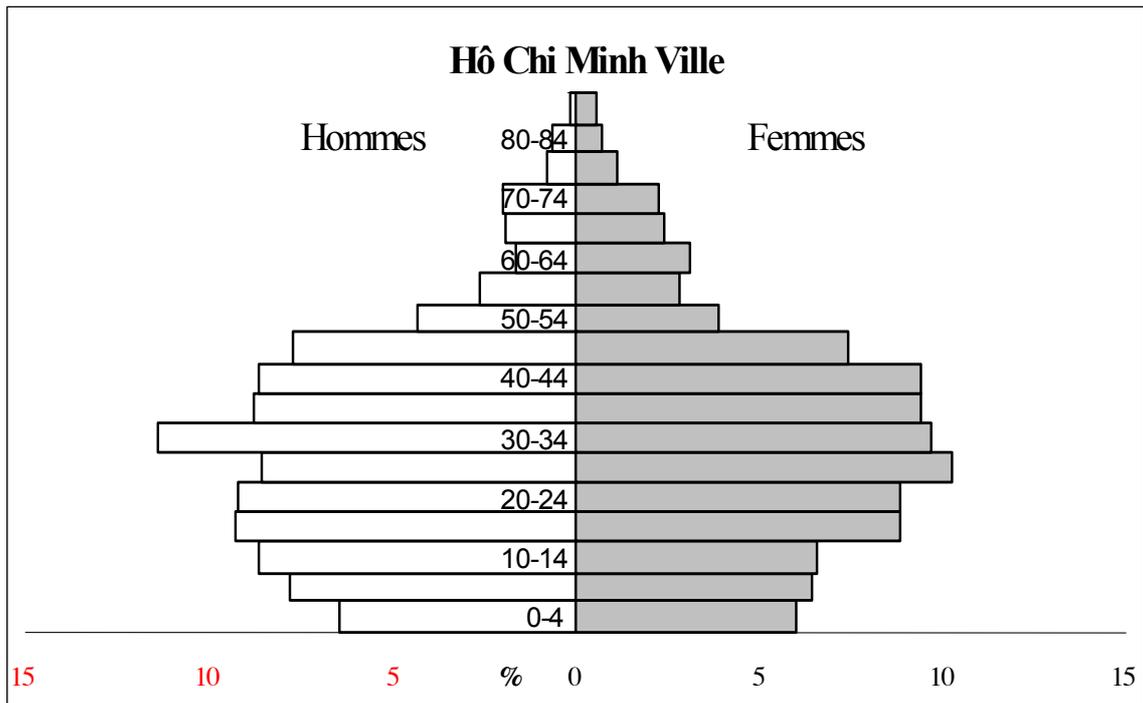


Figure 1 : Pyramide des âges de la population de Hô Chi Minh Ville

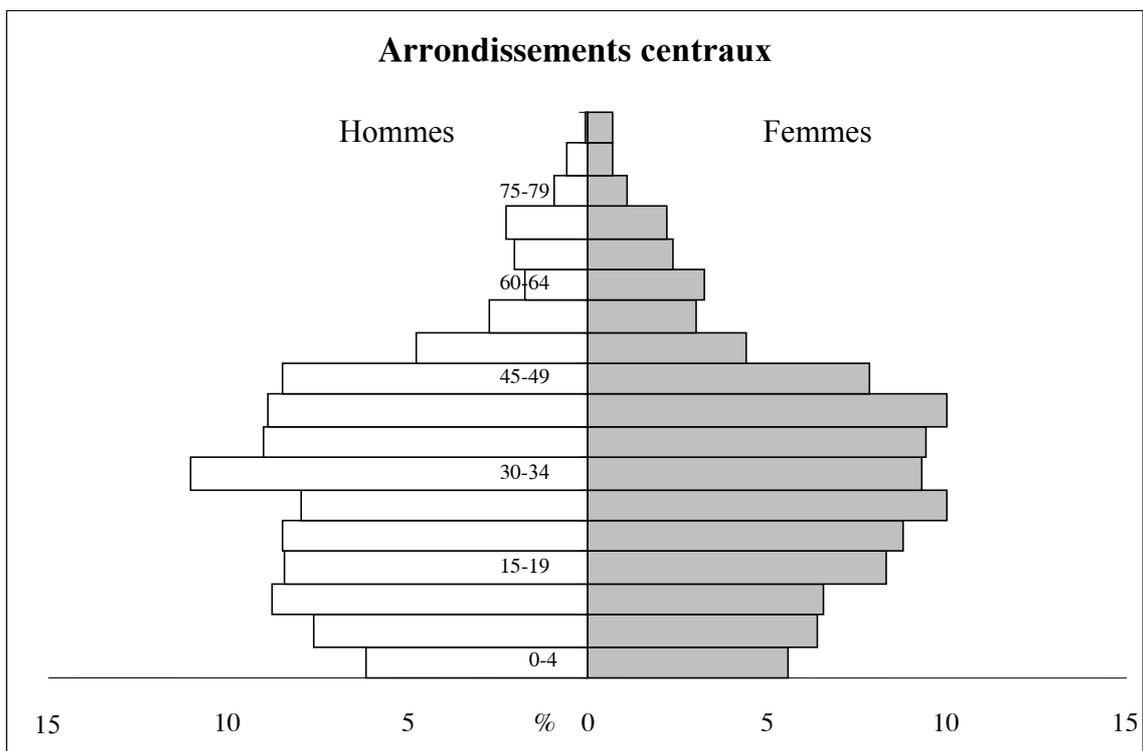


Figure 2 : Pyramide des âges de la population des arrondissements centraux de Hô Chi Minh Ville

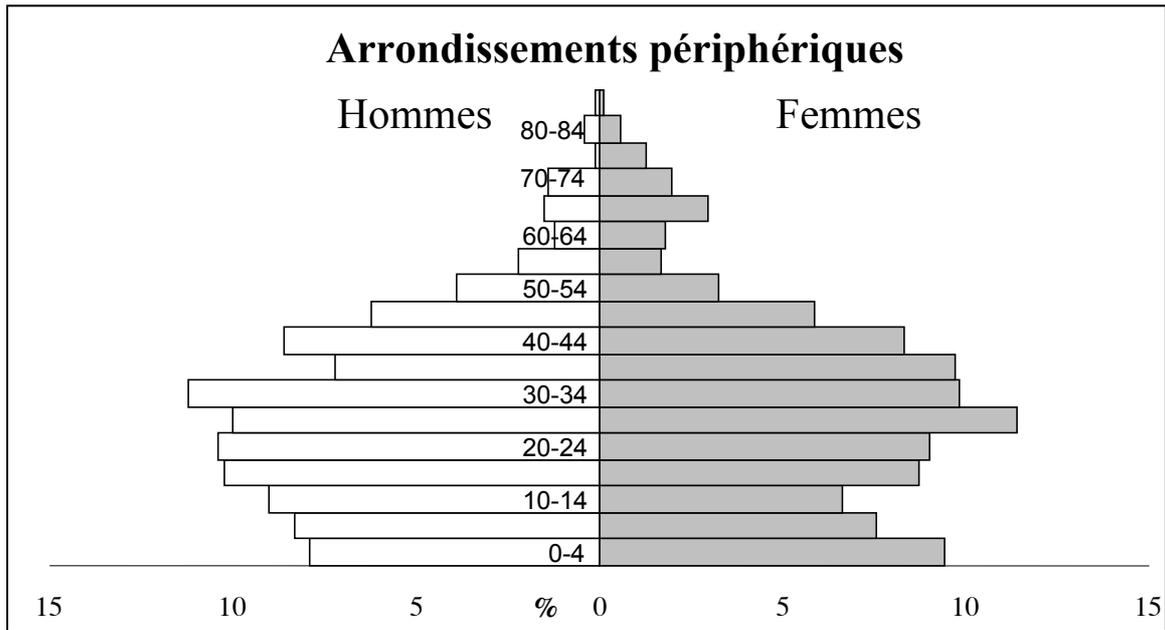


Figure 3 : Pyramide des âges de la population des arrondissements périphériques de Hô Chi Minh Ville

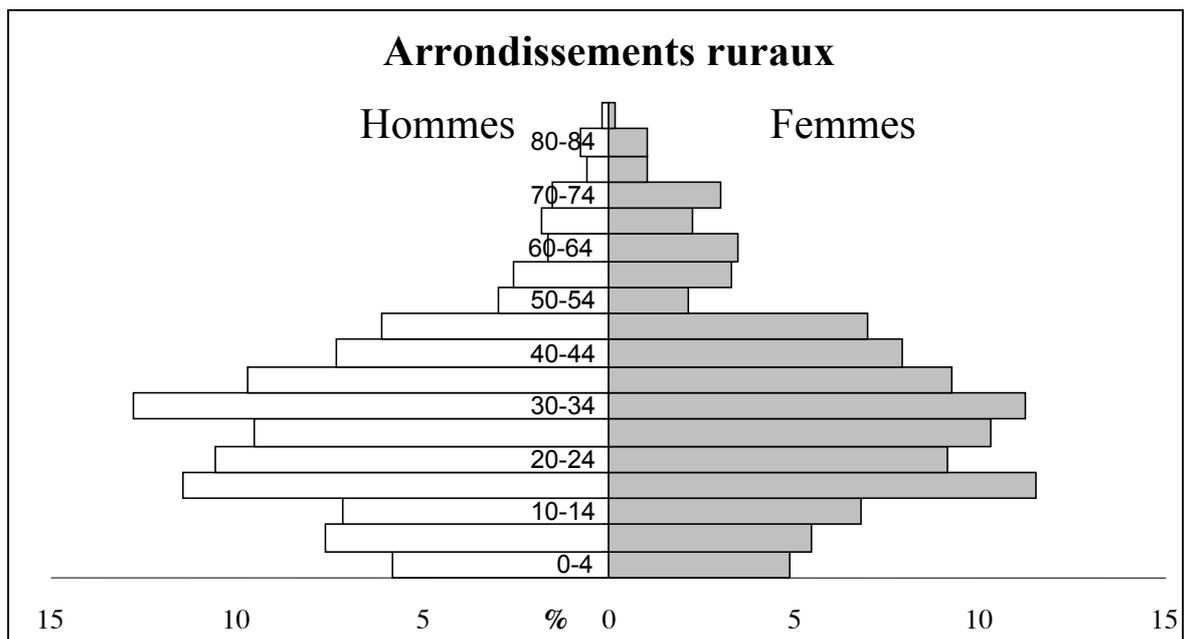


Figure 4 : Pyramide des âges de la population des arrondissements ruraux de Hô Chi Minh Ville

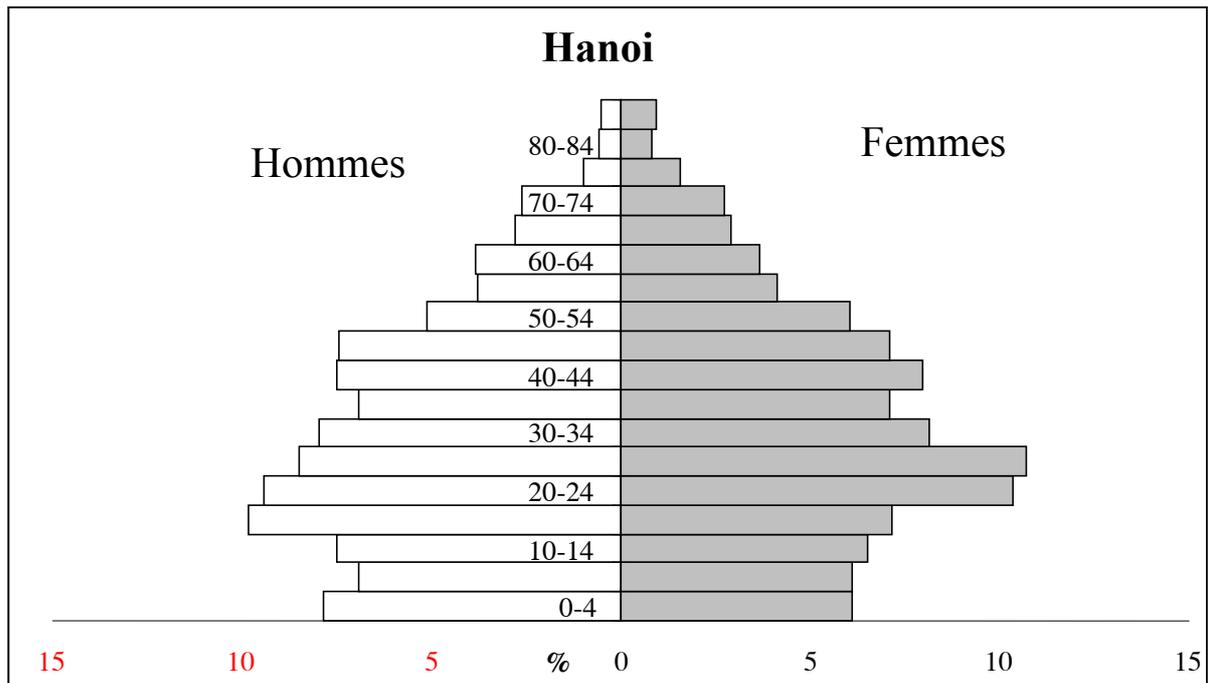


Figure 5 : Pyramide des âges de la population de Hanoi

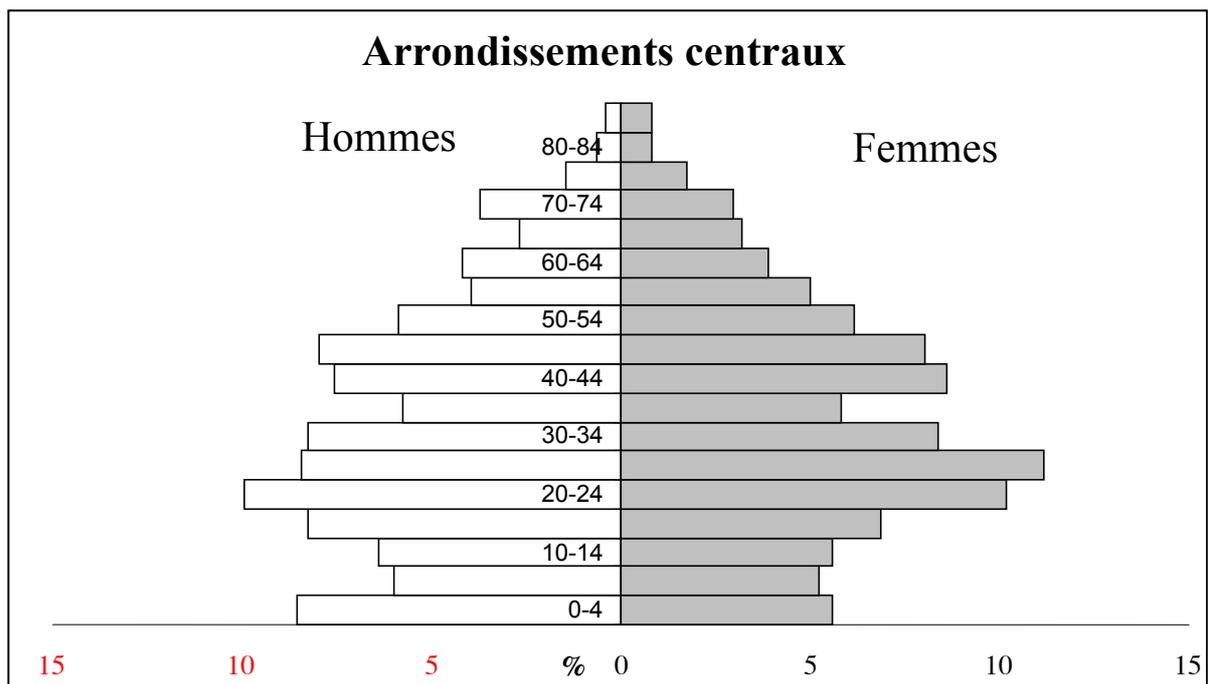


Figure 6 : Pyramide des âges de la population des arrondissements centraux de Hanoi

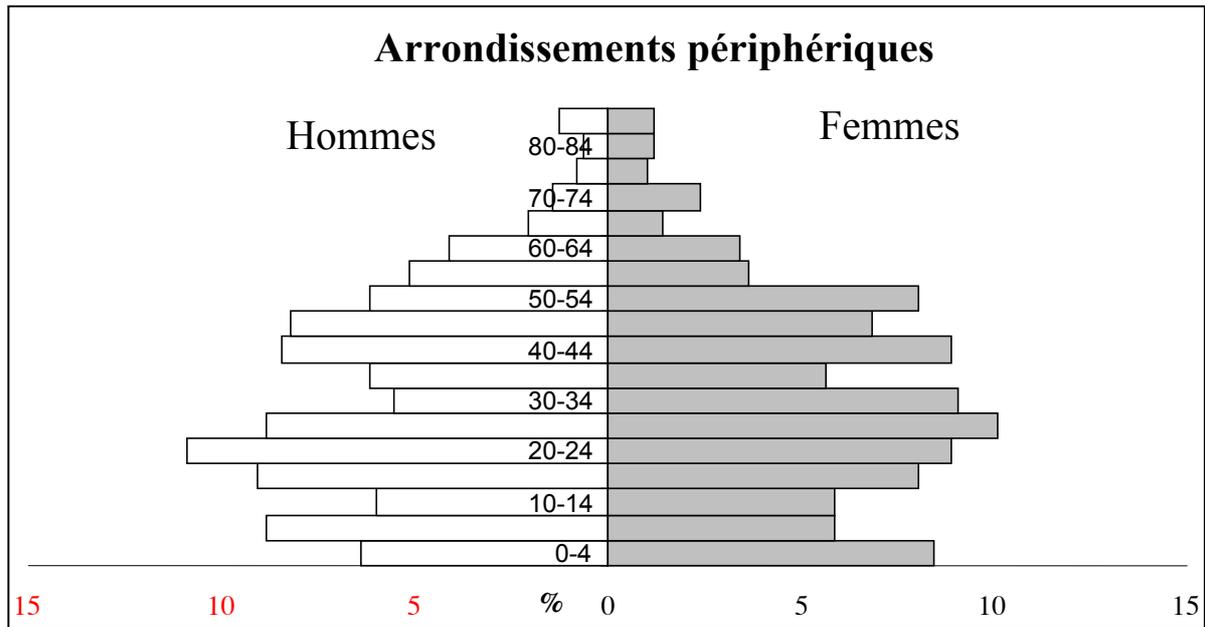


Figure 7 : Pyramide des âges de la population des arrondissements périphériques de Hanoi

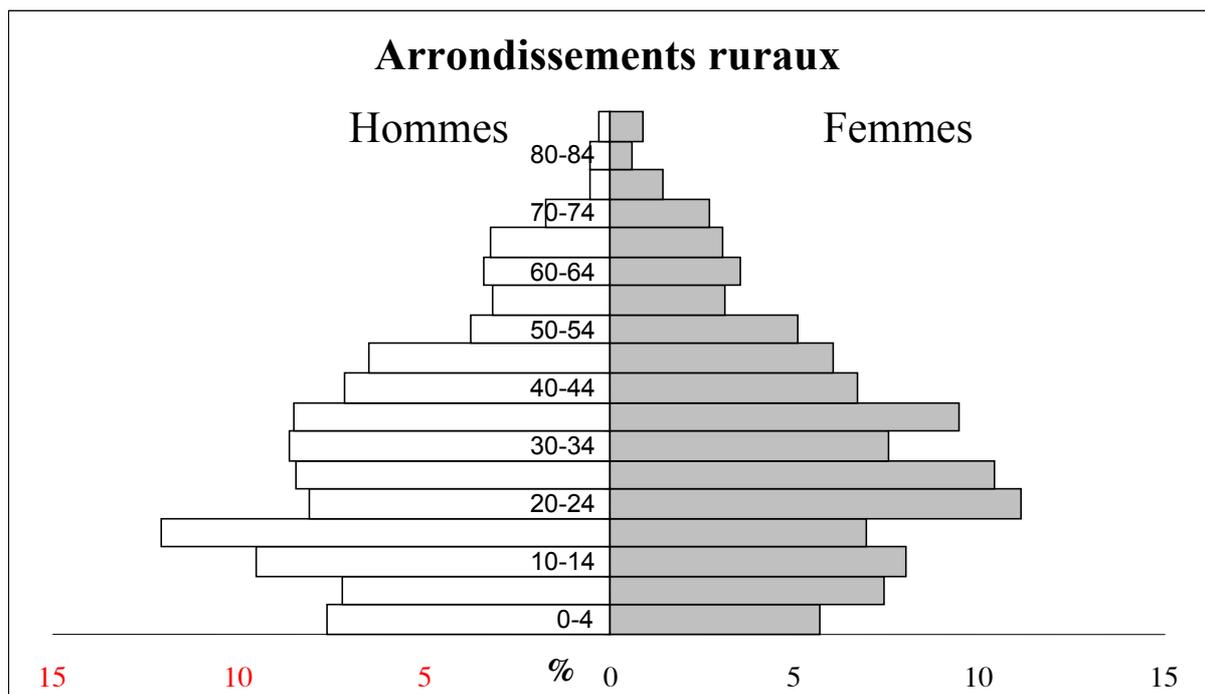


Figure 8 : Pyramide des âges de la population des arrondissements ruraux de Hanoi

À Hô Chi Minh Ville, nous voyons que la proportion des enfants de 0-14 ans dans les arrondissements périphériques est plus élevée que dans les arrondissements centraux et dans les arrondissements ruraux, par suite d'une fécondité plus élevée. À Hanoi, les pyramides des âges montrent que dans les arrondissements centraux, la proportion des femmes de 20-29 ans est beaucoup plus élevée que celle des hommes. Dans les arrondissements périphériques, la tendance est inverse : le nombre des

hommes de 20-29 ans est plus grand que celui des femmes, sans doute parce que dans les arrondissements périphériques, en particulier les arrondissements de Thanh Xuân et de Cầu Giấy, le solde migratoire est positif et le nombre des hommes venant y chercher un travail est plus élevé que celui des femmes.

Pour étudier en détail la structure par âge et par sexe de l'échantillon, nous avons regroupé les données en trois grands groupes d'âges (tableau 2).

Tableau 2 : Répartition de la population par grand groupe d'âges, par sexe et par ville (%)

Groupe d'âges	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
0-14	11,0	9,9	20,9	11,2	9,3	20,5
15-59	34,0	36,5	70,5	33,4	34,2	67,6
60 ou +	3,4	5,3	8,6	5,7	6,3	11,9
Total	48,3	51,7	100,0	50,3	49,8	100,0

La proportion des enfants de moins de 14 ans à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi est presque la même (respectivement 20,9 % et 20,5 %). Cependant, la proportion des personnes âgées de plus de 60 ans est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville (11,9 % à Hanoi contre 8,6 % à Hô Chi Minh Ville). On peut dire que Hanoi peut se classer parmi les villes dont la population est relativement vieille dans le contexte vietnamien.

Dans les deux villes, pour le groupe d'âges 0-14 ans, le chiffre de la population masculine est plus élevé que celui de la population féminine. Le rapport de masculinité (nombre d'hommes pour 100 femmes) est de 111 à Hô Chi Minh Ville et de 119 à Hanoi. Pour les groupes d'âges de 15-59 ans et de 60 ans ou plus, les femmes sont plus nombreuses que les hommes. Deux raisons peuvent sans doute expliquer ce phénomène. La première est que durant les années récentes, l'industrie légère, les services, le travail dans le secteur informel ainsi que les services rendus dans les familles à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi sont en plein développement et cela encourage les femmes des régions rurales à migrer en ville pour y chercher du travail. C'est pourquoi, la proportion des femmes de 15-59 ans est plus élevée que celle des hommes. La deuxième raison est qu'en règle générale le taux de mortalité des hommes est plus élevé que celui des femmes quel que soit le groupe d'âges, ce qui explique que l'espérance de vie moyenne des femmes est plus élevée que celle des hommes ; le rapport de masculinité des groupes d'âges de 60 ans ou plus est particulièrement faible par suite de la surmortalité masculine durant la guerre.

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

Seuls 67,8 % des habitants de Hô Chi Minh Ville y sont nés, tandis que 76,3 % des habitants de Hanoi sont nés sur place. Cela reflète le fait que l'attraction de Hô Chi Minh Ville est plus forte que celle de Hanoi, en s'exerçant sur un espace plus étendu, d'où une proportion de migrants plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi (tableau 3).

Tableau 3: Répartition de la population selon la région de naissance et la ville (%)

Région de naissance	%	
	HCMV	Hanoi
Nord-Est	1,4	4,4
Nord-Ouest	0,0	0,3
<i>Hanoi</i>	<i>1,2</i>	<i>76,3</i>
Delta du Fleuve Rouge	6,2	14,9
Centre-Nord	3,8	3,5
Côte centrale	3,9	0,4
Hauts-Plateaux	0,2	0,0
Sud-Est	4,2	0,0
<i>Hô Chi Minh Ville</i>	<i>67,8</i>	<i>0,2</i>
Delta du Mékong	9,8	0,0
Étranger	1,4	0,2
Total	100	100

L'examen en détail de ces données en fonction du lieu de naissance nous permet de constater une différence très nette entre l'origine des migrants à Hô Chi Minh Ville et celle des migrants à Hanoi. La majorité des migrants à Hanoi viennent des provinces du Nord : les migrants à Hanoi nés dans le delta du Fleuve Rouge représentent 14,9 %, ceux qui viennent du Nord-Est et du Centre-Nord représentent respectivement 4,4 % et 3,5 %. Au contraire, les migrants à Hô Chi Minh Ville proviennent de toutes les régions du pays. Les personnes qui viennent du delta du Mékong sont les plus nombreuses (9,8 %), viennent ensuite les migrants du delta du Fleuve Rouge (6,2 %) et ceux qui arrivent du Sud-Est (4,2 %). Cela confirme que l'attraction de Hô Chi Minh Ville, avantaagée sur le plan des conditions socio-économiques, de l'emploi et du fait de sa taille, est plus grande que celle de Hanoi.

La proportion des personnes mariées est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville

L'étude de la situation matrimoniale n'a été faite que chez les femmes de 18 ans ou plus et chez les hommes de 20 ans ou plus (âge autorisé pour se marier selon le droit du mariage et de la famille du Viêt-nam) (tableau 4).

Tableau 4 : Répartition de la population selon la situation matrimoniale, le sexe et la ville (%)

Situation matrimoniale	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Célibataire	27,3	28,0	27,7	21,7	19,5	20,5
Marié(e)	68,5	58,5	63,1	75,3	67,8	71,3
Veuf(veuve)	2,9	10,7	7,1	2,1	10,8	6,7
Divorcé(e)/ séparé(e)	1,3	2,8	2,1	0,9	1,9	1,4
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	2 835	3 380	6 215	2 039	2 308	4 347

N.B. : Femmes de plus de 18 ans ; hommes de plus de 20 ans

La proportion des gens mariés est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville (71,3 % contre 63,1 %) (tableau 5). D'un point de vue général, le taux des hommes vivant en couple est plus élevé que celui des femmes. À Hô Chi Minh Ville, le taux des hommes mariés est de 68,5 % contre 58,5 % chez les femmes ; à Hanoi, ce taux est de 75,3 % chez les hommes et de 67,8 % chez les femmes. Par ailleurs, le taux de veuvage, de divorce et de séparation est moins important chez l'homme que chez la femme. À tous les âges, le taux de mortalité masculine est plus grand que le taux de mortalité féminine et le taux de veuvage chez la femme est plus grand que chez l'homme, surtout aux âges élevés (veuves de guerre et espérance de vie supérieure des femmes).

Dans les deux villes, la proportion des gens mariés est la plus basse dans les arrondissements centraux et le plus élevé dans les arrondissements ruraux. Cependant, le taux de célibataires à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi est un peu différent. À Hô Chi Minh Ville, c'est dans les arrondissements centraux qu'on a enregistré le taux le plus élevé et dans les arrondissements périphériques le taux le plus bas. À Hanoi, il est le plus élevé dans les arrondissements centraux et le plus bas dans les arrondissements ruraux. En général, la proportion des divorcés et des personnes séparées dans ces deux grandes villes du Viêt-nam est très basse. Pourtant, le taux de séparation et de divorce à Hô Chi Minh Ville est supérieur à celui de Hanoi (2,1 % à Hô Chi Minh Ville contre 1,4 % à Hanoi).

Tableau 5 : Répartition de la population selon la situation matrimoniale, la zone d'habitation et la ville (%)

Situation matrimoniale	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Célibataire	29,5	22,1	25,3	27,7	22,7	21,6	17,0	20,5
Marié(e)	60,8	70,6	65,2	63,1	68,7	69,2	75,9	71,3
Veuf(veuve)	7,4	5,1	7,7	7,1	7,2	7,0	5,9	6,7
Divorcé(e), séparé(e)	2,2	2,1	1,8	2,1	1,4	2,2	1,1	1,4
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	4 286	971	957	6 214	2 099	718	1 531	4 348

N.B. : Femmes de plus de 18 ans ; hommes de plus de 20 ans

Le statut migratoire et l'année d'arrivée en ville

Les résultats de l'enquête indiquent que 55,1 % des personnes interviewées à Hô Chi Minh Ville ont changé au moins une fois de résidence avant l'enquête : 14,1 % ont migré avant 1975, 23,5 % entre 1976 et 1989 et 62,5 % après 1990. En revanche, seulement 32,5 % des personnes interviewées à Hanoi ont migré au moins une fois avant l'enquête ; seulement 10,6 % d'entre eux ont migré avant 1975, 19,3 % entre 1976 et 1989 et 70,1 % après 1990 (tableau 6).

Tableau 6 : Année d'arrivée dans le logement actuel des personnes ayant déménagé au moins une fois, selon la ville

Année d'arrivée en ville	<i>Effectifs</i>		%	
	<i>HCMV</i>	<i>Hanoi</i>	HCMV	Hanoi
Avant 1975	669	204	14,1	10,6
1976-1989	1 116	370	23,5	19,3
1990 et après	2 969	1 346	62,5	70,1
Total	4 754	1 920	100	100

Ces données montrent que le passage du Viêt-nam de l'économie centralisée et subventionnée à l'économie de marché a permis à ces deux villes de décoller. La vie économique et les conditions de vie sur d'autres plans se sont améliorées alors que la majorité des habitants ruraux qui s'emploient dans l'agriculture connaissent un niveau de vie inférieur à celui des urbains. Le fossé entre campagne et ville ne cesse de se creuser.

La proportion des gens enregistrés là où ils habitent est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville

L'ouverture de l'économie a permis au Viêt-nam d'accélérer son développement économique. Hô Chi Minh Ville et Hanoi sont les deux villes les plus grandes du pays ; elles enregistrent un taux de croissance élevé et constituent deux pôles dont l'attrait s'exerce sur les habitants de toutes les autres régions. Cependant, comme les formalités pour devenir résident permanent sont très compliquées, nombreux sont les migrants qui n'ont pas pu régulariser leur livret de résidence (*Hô khâu*). D'autre part, le développement économique allant de pair avec une augmentation du niveau de vie, les habitants éprouvent des besoins nouveaux et se fixent de nouveaux critères concernant le logement. Ils se déplacent d'un quartier à un autre ou d'un arrondissement à un autre sans s'inscrire au registre de leur nouveau lieu d'habitation. C'est pourquoi, il arrive souvent que l'adresse de la résidence permanente et celle marquée sur le livret de résidence ne soient pas les mêmes. Pour étudier l'état actuel des enregistrements résidentiels nous avons posé la question suivante aux ménages : « Où êtes-vous enregistré ? » (tableau 7).

Tableau 7 : Répartition de la population selon le lieu d'enregistrement comme résident permanent, selon la zone d'habitation et la ville (%)

Lieu d'enregistrement résidentiel permanent	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Dans le <i>phuong/xa</i> de résidence	82,4	81,9	71,9	80,7	88,4	81,2	95,7	89,9
Autre <i>phuong/xa</i>								
dans le même arrondissement	3,6	3,8	2,6	3,5	4,3	1,9	1,0	2,7
Autre arrondissement de la ville	5,3	3,8	1,5	6,2	3,8	11,9	1,4	4,3
Autre province	8,3	9,4	11,6	9,0	3,3	4,9	1,9	3,0
Non enregistré	0,3	1,0	1,4	0,6	0,2	0,1	0,0	0,1
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	5 857	1 434	1 332	8 623	2 784	982	2 206	5 972

La proportion des gens s'étant fait enregistrer comme résident permanent là où ils habitent est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville (89,9 % contre 80,7 %). La proportion des habitants qui se sont fait enregistrer dans un autre arrondissement ou dans une autre province est plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi.

À Hô Chi Minh Ville, la proportion des gens s'étant fait enregistrer comme résident permanent là où ils habitent est le plus bas dans les arrondissements ruraux et le plus élevé dans les arrondissements centraux.

L'état des inscriptions sur le livret résidentiel là où les gens habitent est différent à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi. Dans cette dernière ville, la proportion des gens inscrits sur le livret résidentiel là où ils habitent est la plus élevée dans les arrondissements ruraux (95,7 %) et le plus bas dans les arrondissements périphériques (81,2 %). Ceci est facile à comprendre car dans les arrondissements ruraux de Hanoi, l'agriculture occupe encore une place importante, la proportion d'agriculteurs y reste élevée et le nombre d'habitants venus d'ailleurs est encore limité. En fait, les arrondissements périphériques de Hanoi, récemment encore zones rurales, viennent juste d'être urbanisés mais les prix de l'immobilier y restent plus raisonnables que dans les arrondissements centraux. C'est pourquoi, tant les habitants de la ville que les migrants originaires de la campagne veulent y acheter du terrain pour se faire construire une maison.

Afin de justifier ce raisonnement, examinons la situation des inscriptions au livret résidentiel à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi chez les ménages non migrants et chez les ménages migrants.

À Hanoi, 59,9 % des membres d'un ménage migrant se sont fait enregistrer dans le *phuong* ou *xa* du nouveau lieu de résidence, alors que ce taux est seulement de 40,2 % à Hô Chi Minh Ville (tableau 8). Cette situation peut s'expliquer par deux raisons. Premièrement, l'État a supprimé le régime des bons de ravitaillement depuis 1986 et tous les produits sont vendus aux prix du marché. C'est pourquoi, le fait d'être enregistré ne présente plus d'intérêt économique. Deuxièmement, la gestion des livrets de résidence, moins sévère qu'avant, permet sans doute aux ménages et aux migrants de retarder leur enregistrement dans leur nouveau lieu de résidence sans trop craindre les amendes pour « illégalité résidentielle ». De plus, les ménages déménageant seulement d'un quartier à un autre, ou d'un arrondissement à un autre, ne sont pas conscients de leur obligation d'accomplir cet acte et ne voient pas non plus l'intérêt de le faire. C'est la raison pour laquelle de nombreux ménages migrants sont toujours inscrits dans leur ancien lieu de résidence.

Tableau 8 : Répartition de la population selon le lieu d'enregistrement comme résident permanent, selon le statut migratoire et la ville (%)

Lieu d'enregistrement résidentiel permanent	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non-migrants	Migrants	Ensemble	Non-migrants	Migrants	Ensemble
Dans le <i>phuong/xa</i> de résidence	89,6	40,2	80,7	94,1	59,9	89,9
Autre <i>phuong/xa</i>						
dans le même arrondissement	1,8	11,3	3,5	1,6	10,3	2,7
Autre arrondissement de la ville	2,7	22,1	6,2	2,7	15,4	4,2
Autre province	5,4	25,3	9,0	1,5	13,8	3,0
Non enregistré	0,5	1,0	0,6	0,1	0,6	0,1
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	7 072	1 549	8 623	5 246	725	5 971

N.B. : Les totaux des effectifs peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre par suite des pondérations

Le niveau d'instruction de la population est plus élevé à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville

Un des critères pour évaluer la « qualité » de la population est le niveau d'enseignement général. Au Viêt-nam, l'enseignement général est réparti en trois cycles comprenant 12 classes (de la classe 1 à la classe 12). À l'âge de six ans, les enfants vietnamiens commencent leurs études en classe 1. C'est pourquoi, dans cette partie traitant du niveau d'instruction de la population étudiée, ne prenons-nous en compte que les individus âgés de 6 ans ou plus (tableau 9).

Tableau 9 : Nombre d'années d'études moyen de la population étudiée selon la zone d'habitation et la ville

Zone d'habitation	Hô Chi Minh Ville	Hanoi
Arrondissements centraux	7,3	9,0
Arrondissements périphériques	6,6	8,8
Arrondissements ruraux	6,4	7,6
Ensemble	7,1	8,5

Ces données montrent que le nombre moyen d'années d'études est plus élevé à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville (8,5 contre 7,1). Le cas est commun aux arrondissements centraux, aux arrondissements périphériques et aux arrondissements ruraux des deux villes. Pour étudier plus en détail les différences de niveau d'instruction des habitants des deux villes, nous avons effectué notre comparaison selon trois grands groupes d'âges (tableau 10).

Tableau 10 : Niveau d'instruction selon trois grands groupes d'âges à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi

Groupe d'âges	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
6-14	4,2	4,2	4,2	4,2	4,1	4,1	4,3	4,2
15-59	9,0	8,3	7,7	8,7	11,0	11,0	9,7	10,6
60 ou +	4,9	4,2	3,2	4,5	8,3	7,0	5,1	7,0
Ensemble	7,9	7,4	6,8	7,7	9,8	9,7	8,3	9,2

La différence de niveau d'instruction entre Hanoi et Hô Chi Minh Ville n'est effective que pour le groupe des individus de 15 ans ou plus. Pour le groupe 6-14 ans, la différence n'est pas très nette quant au nombre moyen d'années d'études.

Pour le groupe 15-59 ans, le niveau d'instruction des habitants à Hô Chi Minh Ville est plus bas qu'à Hanoi. À Hanoi, le nombre moyen d'années d'études accomplies de ce groupe atteint 10,6 années, alors qu'à Hô Chi Minh Ville, il se situe seulement à 8,7 années. Le niveau d'instruction est plus élevé dans les arrondissements centraux que dans les arrondissements périphériques ou ruraux mais à Hanoi, le niveau d'instruction de ce groupe d'âges est le même dans les arrondissements centraux et dans les arrondissements périphériques.

Le décalage du niveau d'instruction des gens de 60 ans ou plus est très net entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi. Le niveau d'instruction de ce groupe d'âges à Hanoi est de 7 ans alors qu'à Hô Chi Minh Ville, il est seulement de 4,5 années (tableau 11). Pour ce groupe d'âges, la différence de niveau d'instruction entre les arrondissements centraux, les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux est flagrant. On peut voir qu'à Hanoi, les personnes ayant un niveau d'instruction élevé sont souvent recrutées par l'État pour travailler dans des organismes publics regroupés le plus souvent dans les quatre arrondissements centraux (l'État fournit aux fonctionnaires un logement à proximité du lieu de travail). C'est une des raisons qui provoque le décalage du niveau d'instruction pour ce groupe d'âge entre les arrondissements centraux et les arrondissements ruraux.

À part la différence en fonction des zones d'habitation, la différence du niveau d'instruction selon le sexe est aussi plein d'intérêt.

Tableau 11 : Nombre moyen d'années d'études selon le groupe d'âges, le sexe et la ville

Groupe d'âges	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
0-14	4,3	4,1	4,2	4,2	4,2	4,2
15-19	8,8	8,5	8,7	10,7	10,4	10,6
60 ou +	6,0	3,6	4,5	8,9	5,3	7,0
Ensemble	7,9	7,4	7,7	9,5	9,0	9,2

En général, le niveau d'instruction des hommes est plus élevé que celui des femmes et plus l'âge avance, plus la différence est grande. Pour le groupe 0-14 ans, le décalage du nombre moyen d'années d'études est presque inexistant. Pour le groupe 15-59 ans, le décalage n'est pas significatif (le décalage entre hommes et femmes est de 0,3 année). C'est le cas à Hô Chi Minh Ville et aussi à Hanoi. Pour le groupe de 60 ans ou plus, ce décalage est très grand. Le nombre moyen d'années d'études des hommes est deux fois supérieur à celui des femmes. C'est aussi vrai à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville. Ces données montrent les progrès récents accomplis dans le domaine de l'éducation.

La proportion des individus âgés de plus de 13 ans sans qualification professionnelle est plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi

Dans le domaine professionnel, les habitants de Hanoi ont un niveau plus élevé que celui des habitants de Hô Chi Minh Ville. La proportion des habitants de Hanoi ayant au moins le niveau bac + 4 est de 19,5 % contre 8,8 % à Hô Chi Minh Ville. Cependant, la proportion des gens sans qualification professionnelle à Hanoi est de 60,3 % contre 80,0 % à Hô Chi Minh Ville (tableau 12).

L'analyse de la différence du niveau de qualification professionnelle dans les deux villes montre que la proportion des gens sans qualification professionnelle est la plus forte dans les arrondissements ruraux. Cependant, Hô Chi Minh Ville et Hanoi ont leurs caractéristiques propres.

Tableau 12 : Répartition de la population âgée de 13 ans ou plus selon le niveau de qualification professionnelle, la zone d'habitation et la ville (%)

Qualification professionnelle	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Hô Chi Minh Ville				
Sans qualification professionnelle	78,8	80,0	85,5	80,0
Technicien	4,7	8,4	6,4	5,5
Lycée professionnel	4,2	4,9	3,5	4,2
Bac+3 [<i>cao dang</i>]	1,6	1,1	1,3	1,5
Bac+4 ou plus	10,8	5,6	3,3	8,8
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Sans qualification professionnelle	51,9	49,6	75,8	60,3
Technicien	7,6	10,9	10,2	9,1
Lycée professionnel	1,8	9,9	5,2	8,6
Bac+3 [<i>cao dang</i>]	2,9	2,5	2,1	2,6
Bac+4 ou plus	26,7	27,1	6,7	19,5
Total	100	100	100	100

À Hô Chi Minh Ville, la proportion des gens sans qualification professionnelle dans les arrondissements centraux est plus bas que dans les arrondissements périphériques. Mais à Hanoi, c'est l'inverse, peut-être parce que les grands marchés se localisent dans les arrondissements centraux à Hanoi et que les commerçants sont tous sans qualification. Les arrondissements périphériques regroupent, eux, des usines et des entreprises employant un grand nombre de gens qualifiés.

Si nous examinons uniquement la proportion des personnes ayant le niveau universitaire et plus, nous voyons que dans les deux villes, cette proportion est la plus basse dans les arrondissements ruraux.

Dans les deux villes, le niveau de qualification professionnelle des femmes est plus modeste que celui des hommes (tableau 13). La proportion des hommes sans qualification professionnelle à Hô Chi Minh Ville est de 77,1 % alors que celle des femmes affiche 82,6 %. À Hanoi, ce taux est de 56,4 % chez l'homme et de 64 % chez la femme. Dans les deux villes, la proportion des hommes ayant une qualification professionnelle est plus élevée que celle des femmes. À Hô Chi Minh Ville, ce taux est de 9,8 % chez l'homme et seulement de 7,8 % chez la femme. À Hanoi, le taux des hommes ayant au moins le niveau bac + 4 est de 23,6 % contre seulement 15,6 % chez les femmes.

Tableau 13 : Répartition de la population âgée de 13 ans ou plus selon le sexe et la ville (%)

Niveau de qualification professionnelle	Hô Chi Minh Ville		Hanoi	
	M	F	M	F
Sans qualification professionnelle	77,1	82,6	56,4	64,0
Technicien	7,5	3,7	10,8	7,4
Lycée professionnel	4,3	4,0	6,9	10,3
Bac + 3	1,2	1,8	2,3	2,8
Bac+ 4 ou plus	9,8	7,8	23,6	15,6
Total	100	100	100	100

En général, les travailleurs sans qualification professionnelle sont nombreux dans les deux villes (80,0 % à Hô Chi Minh Ville et 59,2 % à Hanoi) (tableau 14).

Tableau 14 : Répartition de la population âgée de 13 ans ou plus selon le niveau de qualification professionnelle, le statut migratoire et la ville (%)

Niveau de qualification professionnelle	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non-migrants	Migrants	Ensemble	Non-migrants	Migrants	Ensemble
Sans qualification professionnelle	80,9	75,6	80,0	61,5	41,6	59,2
Technicien	5,3	6,6	5,5	9,2	7,7	9,1
Lycée professionnel	4,1	4,4	4,2	8,4	10,4	8,6
Bac + 3	1,3	2,2	1,5	2,5	2,9	2,6
Bac + 4 ou plus	8,3	11,1	8,8	17,2	36,7	19,5
Non déclaré	0,0	0,0	0,0	1,1	0,7	1,1
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	<i>5 879</i>	<i>1 232</i>	<i>7 111</i>	<i>4 317</i>	<i>581</i>	<i>4 898</i>

L'analyse de la différence du niveau de qualification professionnelle entre les non-migrants et les migrants nous permet de constater que ce niveau est plus élevé chez les migrants que chez les non-migrants. Cette tendance est particulièrement marquée à Hanoi : la proportion des gens ayant au moins le niveau bac + 4 est deux fois plus élevée chez les migrants que chez les non-migrants. À Hô Chi Minh Ville, ce décalage est moins net. Ceci peut s'expliquer par le fait que l'administration centrale, recrutant des originaires de toutes les régions du pays, est localisée à Hanoi.

Il n'y a pas de différence dans la proportion des gens ayant un emploi à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi

Les données du tableau 15 montrent qu'il n'y a pratiquement pas de différence au niveau de la proportion de personnes ayant un emploi entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi. Si à Hô Chi Minh Ville, ce taux est de 56,1 %, il est de 55,8 % à Hanoi. Il y a également peu de différence entre les deux villes dans la proportion des chômeurs. Cependant, le taux des personnes au foyer est beaucoup plus élevé à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi (13,3 % contre 3,9 %).

L'analyse de la différence du taux des gens ayant un travail dans la communauté des non-migrants et celle des migrants nous permet de constater que dans les deux villes, le taux des personnes ayant un emploi est plus élevé chez les migrants que chez les non-migrants. À Hô Chi Minh Ville par exemple, le taux est de 62,1 % chez les migrants et de 54,8 % seulement chez les non-migrants. À Hanoi, ce décalage est moindre (58,7 % chez les migrants et 55,4 % chez les non-migrants). Cette situation reflète logiquement la structure par âge des deux catégories de population ainsi que le fait que nombre de migrants sont venus en ville pour travailler.

La proportion des gens qui font actuellement leurs études est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville (14,8 % à Hanoi et 13,2 % à Hô Chi Minh Ville). Mais la différence la plus nette se manifeste par le fait qu'à Hô Chi Minh Ville ce taux est plus élevé chez les non-migrants que chez les migrants, alors qu'à Hanoi, c'est le contraire. Peut-être parce que les migrants s'installent à Hô Chi Minh Ville plutôt pour chercher du travail que pour faire des études tandis que les migrants viennent souvent à Hanoi pour faire leurs études.

Le niveau de qualification professionnelle a une influence non négligeable sur l'activité économique, un haut niveau de qualification apportant plus d'opportunités. L'examen de la relation entre l'activité économique et le niveau de qualification professionnelle nous permet d'affirmer qu'en général, chez les personnes en âge de travailler ayant au moins le niveau lycée professionnel, le taux de personnes ayant un emploi est important. À Hô Chi Minh Ville, le taux est de 81 % chez ceux qui ont au moins le niveau universitaire (80,7 % chez les ménages non migrants et 83,9 % chez les ménages migrants), alors qu'à Hanoi, ce taux est de 76 % (64,1 % chez les ménages non migrants et 82,5 % chez les ménages migrants). Ces données montrent que les opportunités d'emplois s'offrent plus à ceux qui possèdent un haut niveau d'instruction à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi.

Tableau 15 : Répartition de la population âgée de 13 ans ou plus selon la situation d'activité, le statut migratoire et la ville (%)

Situation d'activité	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non migrants	Migrants	Ensemble	Non migrants	Migrants	Ensemble
A un emploi	54,8	62,1	56,1	55,4	58,7	55,8
Au chômage	4,0	3,7	4,0	3,3	3,3	3,3
Fait des études	13,6	11,7	13,2	14,6	16,7	14,8
Au foyer	13,4	11,3	13,3	3,9	4,0	3,9
Ne travaille pas pour des raisons d'âge ou de santé	12,6	8,0	11,8	20,8	15,0	20,1
N'a pas besoin de travailler, rentier	1,3	1,1	1,3	0,7	1,0	0,7
Oisif	0,3	0,3	0,3	0,0	0,2	0,0
Non déclaré	0,0	0,0	0,0	1,3	1,0	1,3
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	<i>5 879</i>	<i>1 232</i>	<i>7 111</i>	<i>4 317</i>	<i>581</i>	<i>4 898</i>

La différence entre les professions principales des habitants de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi est assez grande

Les données du tableau 16 montrent que les secteurs drainant le plus de travailleurs à Hô Chi Minh Ville 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 est l'agriculture (24,8 %), puis les services publics (23,5 %). Ce phénomène est dû au fait que Hô Chi Minh Ville est une ville d'industries et de services, alors que Hanoi constitue le centre politique et scientifique du pays, les organismes administratifs de l'État y sont regroupés et la proportion de gens employés dans les secteurs publics est donc élevée. De plus, dans les arrondissements périphériques de Hanoi, l'agriculture occupe toujours une place prépondérante, c'est pourquoi la proportion des agriculteurs à Hanoi l'emporte sur Hô Chi Minh Ville.

Tableau 16 : Répartition de la population âgée de 13 ans ou plus selon la profession principale, le statut migratoire et la ville (%)

Profession principale	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non migrants	Migrants	Ensemble	Non migrants	Migrants	Ensemble
Agriculture, sylviculture	3,1	1,0	2,7	28,3	4,4	24,8
Élevage, pêche	1,1	1,4	1,1	0,3	0,3	0,3
Industrie, artisanat	27,4	28,5	27,6	19,3	14,3	18,7
Construction	5,9	7,6	6,2	5,0	9,4	5,6
Transport	5,0	3,1	4,6	5,2	6,1	5,3
Commerce	19,2	18,0	19,0	13,8	14,6	13,9
Services (sauf aides familiales)	19,9	24,4	20,8	7,6	10,8	8,0
Aides familiales	3,5	3,1	3,4	2,2	2,3	2,2
Services publics	14,7	12,5	14,3	21,7	36,3	23,5
Non déclaré	0,3	0,1	0,3	1,1	1,5	1,2
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	3 222	765	3 987	2 391	342	2 733

Une différenciation entre non-migrants et migrants permet de constater qu'à Hanoi 36,3 % des membres des ménages migrants travaillent dans les organismes administratifs de l'État, du Parti, dans les associations, dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la poste... Ce taux est également assez élevé chez les ménages non migrants (21,7 %). Cela s'explique par la concentration des organismes administratifs de l'État dans la capitale. La proportion des agriculteurs est très faible chez les ménages migrants alors que plus du quart des travailleurs des ménages non migrants continuent à travailler dans l'agriculture, car cette activité impose avant tout l'accès à la terre. Les agriculteurs dans les ménages non migrants se retrouvent bien sûr essentiellement dans les arrondissements périphériques comme Gia Lam (26,8 % du total des agriculteurs à Hanoi), Đông Anh (23,5 %), Tu Liêm (17,7 %), Thanh Trì (26,8 %).

À Hô Chi Minh Ville, la différence quant à la profession principale entre les ménages non migrants et migrants n'est pas très grande. Cependant, le taux des migrants travaillant dans le secteur des services est plus élevé que celui des non-migrants, sans doute parce qu'il s'agit là d'un secteur économique dans lequel l'intégration des migrants se fait plus facilement, notamment dans le secteur informel.

Tableau 17 : Répartition de la population âgée de 13 ans ou plus selon la profession principale exercée, la zone d'habitation et la ville (%)

Profession principale	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Hô Chi Minh Ville				
Agriculture	0,8	3,1	10,7	2,7
Élevage, pêche	0,4	1,1	4,5	1,1
Industrie, artisanat	25,3	31,9	33,9	27,7
Construction	4,8	7,6	11,2	6,2
Transport	4,1	8,0	3,0	4,6
Commerce	20,7	13,5	17,7	19,0
Services (sauf aides familiales)	23,9	20,0	8,1	20,9
Aide familiale	3,0	4,3	4,1	3,4
Services publics	16,9	10,5	6,8	14,3
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Agriculture	1,5	4,7	48,5	21,3
Élevage, pêche	0,4	0,0	0,3	0,3
Industrie, artisanat	17,9	16,2	20,4	18,6
Construction	5,1	10,6	4,1	5,6
Transport	7,3	6,8	2,9	5,4
Commerce	20,2	20,3	4,9	13,9
Services (sauf aides familiales)	11,5	8,3	4,3	8,0
Aide familiale	1,8	2,0	2,6	2,2
Services publics	32,8	30,6	10,9	23,5
Autres	1,5	0,5	1,2	1,2
Total	100	100	100	100

En observant les professions principales des habitants dans les différentes zones urbaines, nous constatons que la différence est très nette entre celles des habitants dans les arrondissements centraux et celles des habitants de la périphérie (tableau 17). À Hô Chi Minh Ville, la proportion des travailleurs dans l'industrie et dans l'artisanat est la plus élevée dans les arrondissements ruraux, puis dans les arrondissements périphériques et le plus bas dans les arrondissements centraux. La création des zones industrielles dans les arrondissements périphériques et dans les arrondissements ruraux se trouve à l'origine de ce classement. Les supermarchés et les boutiques sont en général localisés dans les arrondissements centraux, c'est pourquoi la proportion des travailleurs dans les secteurs du commerce et des services y est la plus élevée, puis dans les arrondissements périphériques. Les services publics détiennent la proportion la plus élevée de travailleurs (organismes administratifs de l'État, du Parti,

associations, santé, éducation, poste...) dans les arrondissements centraux. C'est facile à comprendre car les organismes administratifs se trouvent en général dans ces arrondissements.

Dans les arrondissements ruraux de Hanoi, les professions agricoles regroupent le plus de travailleurs (48,5 %), viennent ensuite les activités industrielles et artisanales. Dans les arrondissements centraux et les arrondissements périphériques, les employés dans les services publics représentent la plus forte proportion (32,8 % dans les arrondissements centraux et 30,6 % dans les arrondissements périphériques), car les organismes administratifs se regroupent dans ces arrondissements. L'analyse portée sur les professions principales des habitants des deux grandes agglomérations du Viêt-nam nous mène à conclure que les habitants de ces grandes villes ont logiquement tendance à élire domicile près de leur lieu de travail.

Le secteur public occupe principalement les ménages de Hanoi, tandis que les entreprises familiales et unipersonnelles occupent plutôt les habitants de Hô Chi Minh Ville

Les chiffres du tableau 18 montrent que presque la moitié de la population occupée à Hô Chi Minh Ville travaille dans des entreprises unipersonnelles (43,8 %), soit 44,2 % chez les ménages non migrants et 42 % chez les ménages migrants. Le secteur privé constitue aussi un secteur absorbant un grand nombre de travailleurs à Hô Chi Minh Ville (17,3 % chez les ménages non migrants et 19,9 % chez les ménages migrants). Nous pouvons ainsi dire qu'à Hô Chi Minh Ville, le secteur privé et les entreprises individuelles sont les deux secteurs économiques les plus développés.

Au contraire, à Hanoi, le secteur public et le secteur collectif sont les deux secteurs économiques attirant le plus de main-d'œuvre (soit 43,9 % des travailleurs) : 40,9 % de ces travailleurs font partie des ménages non migrants et 64,8 % des ménages migrants. Bien que l'économie de marché ait été adoptée depuis plus de quinze ans dans les deux villes, les habitants de Hanoi préfèrent toujours travailler dans le secteur public car celui-ci est stable et présente moins de risques. Les entreprises familiales se placent au second rang en matière d'absorption de main-d'œuvre à Hanoi. Les sociétés privées, les SARL exercent un pouvoir d'attraction modeste vis-à-vis des ménages non migrants comme des ménages migrants.

Tableau 18: Répartition de la population occupée âgée de 13 ans ou plus selon le secteur économique, le statut migratoire et la ville (%)

Secteur économique	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non migrants	Migrants	Ensemble	Non migrants	Migrants	Ensemble
Secteur public	20,7	18,7	20,3	40,9	64,8	43,9
Coopérative	2,5	2,6	2,6	16,4	1,8	14,6
SA et SARL	9,6	11,5	9,9	4,8	5,3	4,9
Société privée	17,3	19,9	17,8	7,9	8,2	7,9
Entreprises familiales/ unipersonnelles	44,2	42,0	43,8	26,8	17,3	25,6
100 % capital étranger	2,7	1,6	2,5	0,4	0,9	0,4
Coentreprise vietnamo-étrangère	2,6	3,4	2,8	2,8	1,8	2,6
Non déclaré	0,4	0,4	0,4	0	0	0
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	3 222	765	3 987	2 391	342	2 733

La plupart des travailleurs à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi sont des salariés

Les salariés, qu'ils soient à contrat à durée indéterminée ou à durée déterminée, représentent une proportion élevée aussi bien à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. À Hanoi, 61,8 % des travailleurs sont des salariés. À Hô Chi Minh Ville, ce taux est un peu plus bas (58,7 %). Si à Hô Chi Minh Ville, le taux est presque similaire chez les ménages non migrants et migrants, à Hanoi, chez les ménages migrants, le taux des salariés avec un contrat à durée indéterminée est deux fois plus grand que celui des ménages non migrants, par suite des nombreux migrants employés dans l'administration (tableau 19).

À Hô Chi Minh Ville, les salariés travaillent principalement pour les entreprises publiques (32,7 % chez les ménages non migrants et 31,6 % chez les ménages migrants), pour les SA (respectivement 15,2 % et 18,8 %) et pour les entreprises privées (28,5 et 30,2 %) ; le position de patron relève le plus souvent des entreprises familiales (78,3 % chez les ménages non migrants et 71,4 % chez les ménages migrants). En revanche, à Hanoi, la proportion des salariés représente 59,3 % de la communauté des non-migrants et 79,4 % de la communauté des migrants, des statistiques qui correspondent tout à fait à la préférence de travailler dans le secteur public analysée plus haut. Le taux de patrons dans la communauté des non-migrants (15,6 %) est plus élevé que celui de la communauté des migrants (9,4 %). La proportion des gens ayant des entreprises individuelles chez les non-migrants (18,4 %) est également supérieure à celle des migrants (9,4 %).

Tableau 19 : Répartition de la population occupée âgée de 13 ans ou plus selon le statut dans l'emploi, le statut migratoire et la ville (%)

Statut dans l'emploi	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non migrants	Migrants	Ensemble	Non migrants	Migrants	Ensemble
Employeur	8,9	7,1	8,5	15,6	9,4	14,8
Salariés à contrat à durée indéterminée	40,4	37,0	39,8	46,5	67,9	49,2
Salariés à contrat à durée déterminée	18,0	22,4	18,9	12,8	11,5	12,6
Travailleur indépendant	26,9	28,1	27,1	18,4	9,4	17,2
Aide familial	5,4	5,0	5,3	6,7	1,8	6,1
Non déclaré	0,3	0,4	0,4	0	0	0
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	<i>3 222</i>	<i>765</i>	<i>3 987</i>	<i>2 391</i>	<i>342</i>	<i>2 733</i>

En conclusion, notre étude conduit aux résultats suivants :

- La population de Hô Chi Minh Ville et celle de Hanoi ont entamé toutes deux un processus de vieillissement. Mais la population de Hanoi est plus vieille que celle de Hô Chi Minh Ville.
- Le rapport de masculinité des enfants de 0 à 14 ans à Hanoi est très élevé. Pour en déterminer les raisons, une étude approfondie de ce phénomène s'avérerait nécessaire.
- La provenance des migrants à Hô Chi Minh Ville est plus variée que celle des migrants à Hanoi.
- D'un point de vue général, les habitants de Hanoi ont un niveau d'instruction plus élevé que ceux de Hô Chi Minh Ville et celui des migrants est supérieur à celui des non-migrants.
- Il n'y a pas de différence quant à la proportion de gens qui travaillent entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi. Mais les habitants de Hanoi sont plus souvent employés dans les secteurs public et collectif, tandis que les habitants de Hô Chi Minh Ville le sont dans le secteur privé et les entreprises unipersonnelles et familiales.
- La majorité des habitants des deux villes sont des salariés ; la taux des agriculteurs est plus élevé à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville.

Voilà quelques caractéristiques propres à Hô Chi Minh Ville et Hanoi et les points qui marquent leurs différences révélées par la population étudiée. La deuxième partie de ce chapitre sera réservée à la définition de quelques caractéristiques fondamentales des ménages et à l'identification des différences de taille et de structure des ménages de ces deux villes.

Les caractéristiques des ménages

Dans le cadre de cette étude, nous nous limiterons à l'étude de quelques caractéristiques principales des ménages. Nous adopterons les variables suivantes : le nombre total des membres du ménage ; le nombre d'enfants ; le sexe du chef de ménage et les caractéristiques économiques du ménage.

La taille moyenne d'un ménage est plus grande à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi

La taille moyenne d'un ménage est le nombre moyen de membres d'un ménage. Cette taille dépend de deux facteurs : le nombre d'enfants du ménage et le nombre de générations qui y cohabitent.

En général, la taille moyenne des ménages est plus grande à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi (tableau 20).

Tableau 20 : Taille moyenne des ménages selon la zone d'habitation et la ville

Zone d'habitation	Hô Chi Minh Ville	Hanoi
Arrondissements centraux	4,4	3,9
Arrondissements périphériques	4,2	3,9
Arrondissements ruraux	4,1	4,1
Ensemble	4,3	4,0

Les statistiques montrent qu'à Hô Chi Minh Ville, dans les arrondissements centraux, la taille moyenne d'un ménage est plus importante que celle d'un ménage vivant dans les arrondissements périphériques ou dans les arrondissements ruraux. Si dans les arrondissements centraux, la taille moyenne d'un ménage est de 4,4 personnes, dans les arrondissements périphériques et dans les arrondissements ruraux, elle est seulement de 4,2 personnes et 4,1 personnes respectivement. À Hanoi, c'est le contraire qui s'observe : la taille moyenne la plus grande est dans les arrondissements ruraux (4,1 personnes) et la plus faible est revendiquée par les arrondissements périphériques (3,9 personnes). La différence de taille moyenne d'un ménage entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi, entre les arrondissements centraux, les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux n'est cependant pas très grande.

La taille moyenne du ménage semble plus faible à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville

Les données du tableau 21 montrent que la proportion des ménages ayant de 3 à 4 personnes est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville (environ 48 % à Hô Chi Minh Ville et 58 % à Hanoi).

Tableau 21 : Répartition des ménages selon le nombre de personnes et la ville (%)

Nombre de personnes	Hô Chi Minh Ville	Hanoi
1 personne	6,0	3,5
2 personnes	9,9	10,7
3 personnes	20,9	20,4
4 personnes	26,9	37,7
5 personnes	14,2	15,5
6 personnes ou plus	22,1	12,3
Total	100	100

La proportion des ménages à une personne est plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. Si ce taux est de 6,0 % à Hô Chi Minh Ville, il est seulement de 3,5 % à Hanoi. La proportion des ménages ayant plus de 6 personnes est également plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi (22,1 % à Hô Chi Minh Ville contre 12,3 % à Hanoi).

Tableau 22 : Répartition des ménages selon la zone d'habitation, le nombre de membres et la ville (%)

Zone d'habitation	Nombre de personnes dans le ménage						Nombre de ménages
	1	2	3	4	5	6+	
Hô Chi Minh Ville							
Arrondissements centraux	7,0	8,5	20,2	26,8	14,1	23,4	1 338
Arrondissements périphériques	5,9	9,1	22,1	30,3	12,9	19,7	340
Arrondissements ruraux	1,9	16,1	22,9	23,8	15,8	19,5	322
Ensemble	6,0	9,9	20,9	26,9	14,2	22,1	2 000
Hanoi							
Arrondissements centraux	4,8	11,8	19,6	36,9	13,7	13,2	710
Arrondissements périphériques	3,6	11,1	23,4	37,3	13,5	11,1	250
Arrondissements ruraux	1,7	9,0	20,0	38,9	18,9	11,6	540
Ensemble	6,3	9,7	20,0	30,3	14,0	19,9	1 500

L'analyse détaillée de ces données selon la zone urbaine révèle que la proportion des personnes seules est la plus élevée dans les arrondissements centraux et la plus faible dans les arrondissements ruraux. À Hô Chi Minh Ville, cette proportion s'élève à 7,0 % dans les arrondissements centraux, à 5,8 % dans les arrondissements périphériques et seulement à 1,8 % dans les arrondissements ruraux (tableau 22).

La situation à Hanoi est semblable à celle de Hô Chi Minh Ville. La proportion des ménages à une personne est la plus élevée dans le centre-ville (les quatre arrondissements urbains anciens) (4,8 %), viennent ensuite les arrondissements périphériques (les trois arrondissements périphériques nouveaux) (3,6 %) ; le taux est très bas dans les arrondissements ruraux (1,7 %). Selon ces chiffres, on peut dire que la proportion des ménages à une personne diminue progressivement à mesure que l'on quitte les arrondissements centraux pour se diriger vers les arrondissements ruraux.

Le point commun à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi est que la proportion des ménages de plus de six personnes est plus élevée dans les arrondissements centraux que dans les arrondissements périphériques et dans les arrondissements ruraux. À Hô Chi Minh Ville, les arrondissements centraux affichent un taux de 23,4 %, alors que les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux se situent à 19 %. À Hanoi, ce taux dans les arrondissements centraux est de 13,3 %, alors qu'il est seulement d'environ 11 % dans les arrondissements périphériques et dans les arrondissements ruraux. Ce phénomène peut s'expliquer par le prix élevé de l'immobilier dans les arrondissements centraux, qui entraîne notamment une plus forte cohabitation des jeunes couples avec leurs parents.

De ces résultats, nous pouvons retenir que la taille moyenne d'un ménage et le taux des ménages de plus de 6 personnes sont plus élevés à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. Dans les arrondissements centraux, la proportion des ménages à une personne et des ménages de plus de 6 personnes est plus élevée que dans les arrondissements périphériques et dans les arrondissements ruraux. Afin d'étudier plus en détail la taille des ménages, nous porterons notre analyse sur le nombre d'enfants.

D'après les données du tableau 23, à Hô Chi Minh Ville, la différence est minime quant au taux des ménages ayant trois enfants et plus entre les arrondissements centraux, les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux puisqu'il est de 14,3 % dans les arrondissements centraux et de 14,6 % dans les arrondissements ruraux. Seul le taux des ménages ayant plus de quatre enfants est plus élevé dans les arrondissements ruraux que dans les autres arrondissements (15,6 % contre 13,2 %).

Tableau 23 : Répartition des ménages selon le nombre d'enfants vivant effectivement avec leurs parents selon la zone d'habitation et la ville (%)

Nombre d'enfants	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux
0 enfant	21,5	16,7	18,4	14,8	13,5	7,9
1 enfant	20,2	24,1	24,3	23,0	27,0	27,6
2 enfants	30,8	34,6	27,1	47,3	48,4	47,2
3 enfants	14,3	11,4	14,6	9,7	8,7	13,8
4 enfants ou plus	13,2	13,2	15,6	3,2	2,4	3,5
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	<i>1 338</i>	<i>341</i>	<i>321</i>	<i>710</i>	<i>252</i>	<i>544</i>

À Hanoi, la proportion des ménages ayant trois enfants est beaucoup plus élevée en zone rurale que dans les arrondissements centraux (13,8 % dans les arrondissements ruraux contre 8,7 % dans les arrondissements périphériques et 9,7 % dans les arrondissements centraux). C'est également le cas de la proportion des ménages ayant plus de 4 enfants ou plus (tableau 23). Les conditions de vie, les soins médicaux, ainsi que le niveau d'instruction des habitants dans les arrondissements centraux et les arrondissements périphériques sont bien meilleurs que dans les arrondissements ruraux, c'est la raison pour laquelle ils ont moins d'enfants.

Presque tous les chefs de ménage ont de 25 à 60 ans, avec une forte prédominance masculine

Pour presque tous les groupes d'âges, les chefs de ménage sont plus souvent des hommes que des femmes, sauf dans le groupe d'âges de 60 ans ou plus (tableau 24). En général, la proportion des chefs de ménage masculins est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville. Par exemple, pour le groupe d'âges de moins de 25 ans, les chefs de ménage comptent 82,9 % d'hommes à Hanoi, et 54,6 % seulement à Hô Chi Minh Ville. Il est à noter que pour le groupe 45-59 ans, la proportion des chefs de ménage chez les femmes est plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville.

Tableau 24 : Répartition des chefs de ménage selon le groupe d'âges, le sexe et la ville (%)

Groupe d'âges	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Total	M	F	Total
< 25	54,6	45,4	100,0	82,9	17,1	100,0
25-44	62,2	37,8	100,0	74,7	25,3	100,0
45-59	62,4	37,6	100,0	59,9	40,1	100,0
60 ou +	42,7	57,3	100,0	54,1	45,9	100,0
Ensemble	57,7	42,3	100,0	64,6	35,4	100,0

La structure par âge des chefs de ménage est beaucoup plus « vieille » chez les femmes. À Hô Chi Minh Ville, 30,2 % des femmes chefs de ménage sont âgées de 60 ans ou plus contre seulement 16,5 % des hommes chefs de ménage ; à Hanoi, les chiffres correspondants sont respectivement de 32,4 % et 21,0 % (tableau 25). Cela reflète l'importance du veuvage chez les femmes âgées.

Tableau 25 : Structure par âge et par sexe des chefs de ménage selon la ville (%)

Âge	Hô Chi Minh Ville		Hanoi	
	M	F	M	F
< 25	2,6	3,0	3,0	1,1
25-44	48,1	39,9	43,9	27,2
45-59	32,8	26,9	32,2	39,3
60 ou +	16,5	30,2	21,0	32,4
Total	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	<i>1 155</i>	<i>847</i>	<i>973</i>	<i>534</i>

La proportion des chefs de ménage de sexe féminin est plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi (tableau 26) ; la ville compte plus de femmes seules, notamment divorcées.

L'analyse de ces données selon la zone d'habitation montre que la proportion de chefs de ménage de sexe féminin est la plus élevée dans les arrondissements centraux et la plus basse dans les arrondissements ruraux. Ce phénomène, qui est le même à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi, peut s'expliquer par le système de production. Dans les arrondissements ruraux, la majorité de la population travaille la terre et la manière de penser et d'organiser le travail respecte toujours la répartition traditionnelle du travail : l'homme est le chef de ménage et c'est lui qui organise le travail dans la famille. Dans les arrondissements centraux, les professions non agricoles (fonction publique, commerce, services...) sont prépondérantes ; la nature du travail et le fait que la femme gagne sa vie agissent sur le modèle du pouvoir dans la famille, qui évolue. D'autre part, dans le nord du pays, pendant l'époque de l'économie planifiée (jusqu'en 1986), l'État octroyait un logement aux fonctionnaires et majoritairement à ses fonctionnaires féminins. Dans ces cas, la femme devenait donc souvent le chef de ménage, bien qu'en réalité, elle pouvait ne pas être le chef de famille dans ce sens qu'elle ne décidait pas de tous les problèmes importants de la famille.

Tableau 26 : Proportion des chefs de ménage selon leur sexe, la zone d'habitation et la ville (%)

Sexe du chef de ménage	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Hô Chi Minh Ville				
M	54,9	62,8	63,8	57,6
F	45,1	37,2	36,2	42,4
Hanoi				
M	60,6	66,1	69,2	64,6
F	39,4	33,9	30,8	35,4

En général, la proportion des chefs de ménage de sexe féminin est plus faible chez les ménages non migrants que chez les ménages migrants. À Hô Chi Minh Ville, si chez les ménages non migrants, ce taux est de 39,1 %, il est de 43,1 % chez les ménages migrants (tableau 27).

Tableau 27 : Proportion des chefs de ménage selon leur sexe, le statut migratoire des ménages et la ville (%)

Sexe du chef de ménage	Non migrants	Migrants	Ensemble
Hô Chi Minh Ville			
M	61,0	57,0	57,7
F	39,1	43,1	42,3
Hanoi			
M	70,1	63,8	64,6
F	30,0	36,2	35,4

À Hanoi, la proportion des chefs de ménage de sexe féminin est de 35,4 % (30,0 % chez les ménages non migrants contre 36,2 % chez les ménages migrants). Cette situation, dans les deux villes, s'explique par l'emploi féminin, qui concerne plus les migrants.

Le niveau de vie est plus bas à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville

Plutôt que d'essayer de recueillir des données sur le revenu des ménages, pour étudier leur niveau de vie, ce qui donne toujours de très mauvais résultats dans une enquête ponctuelle, nous avons recueilli des données sur l'équipement des ménages et sur les caractéristiques de leur logement. En nous en servant comme critères, nous avons classé les ménages interviewés en trois groupes en fonction de leur niveau de vie : bas, moyen, élevé (cf. en annexe, la classification mise en oeuvre).

Tableau 28 : Niveau de vie des ménages selon le statut migratoire et la ville (%)

Niveau de vie	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non migrants	Migrants	Ensemble	Non migrants	Migrants	Ensemble
Bas	36,3	41,2	37,3	42,9	16,0	39,6
Moyen	49,3	42,9	48,0	47,2	62,0	49,0
Élevé	14,4	15,9	14,7	9,9	21,9	11,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

De manière générale, le niveau de vie des ménages apparaît plus élevé à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi : la proportion des ménages à faible niveau de vie est plus faible à Hô Chi Minh Ville (37,3 %) qu'à Hanoi (39,6 %) ; à l'inverse, la proportion

des ménages à niveau de vie élevé y est plus forte (14,7 % à Hô Chi Minh Ville, contre 11,4 % à Hanoi) (tableau 28).

La situation est contrastée entre les deux villes en ce qui concerne le statut migratoire. À Hô Chi Minh Ville, la proportion des ménages ayant un niveau de vie bas semble moins élevée chez les ménages non migrants que chez les ménages migrants. De 36,3 % chez les non-migrants, il est de 41,2 % chez les migrants.

À Hanoi, c'est l'inverse qui se produit : la proportion des ménages ayant un niveau de vie bas est trois fois plus élevé chez les ménages non migrants que chez les ménages migrants (42,9 % contre 16,0 %). Le taux des ménages ayant un niveau de vie élevé s'élève à 11,4 %, mais la différence entre les ménages migrants et non migrants est très grande. Chez les ménages migrants, le taux de ceux qui jouissent de bonnes conditions de vie est de 21,9 %, tandis qu'il est seulement de 9,9 % chez les ménages non migrants.

Dans les deux villes, la proportion des gens bénéficiant de bonnes conditions de vie est plus élevée chez les migrants que chez les non-migrants. Mais la différence du taux des ménages ayant un niveau de vie élevé entre les migrants et les non-migrants est plus grande à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville. L'analyse des caractéristiques économiques selon la zone d'habitation nous conduit à formuler les remarques suivantes (tableau 29).

Tableau 29 : Niveau de vie de la population selon la zone d'habitation et la ville (%)

Niveau de vie	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Hô Chi Minh Ville				
Bas	28,3	49,9	61,6	37,3
Moyen	53,4	43,4	30,3	48,0
Élevé	18,3	6,7	8,1	14,7
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Bas	23,2	23,0	68,5	39,6
Moyen	59,4	63,5	28,8	49,0
Élevé	17,3	13,5	2,8	11,4
Total	100	100	100	100

Dans les deux villes, il y a une grande différence du taux des ménages ayant un niveau de vie bas entre les arrondissements centraux et les arrondissements ruraux.

À Hô Chi Minh Ville, dans les arrondissements ruraux, il est deux fois plus élevé que dans les arrondissements centraux (61,6 % contre 28,3 %). À l'inverse, le taux des ménages ayant un bon niveau de vie est deux fois plus élevé dans les arrondissements centraux (18,3 %) que dans les arrondissements ruraux (8,1 %).

À Hanoi, le taux des ménages ayant des conditions de vie difficiles est aussi le plus élevé dans les arrondissements ruraux (68,5 %) et il n'y a pas de différence de taux des ménages ayant un niveau de vie bas entre les arrondissements centraux et périphériques (environ 23 %). Le taux des ménages ayant un bon niveau de vie dans les arrondissements ruraux est le plus bas (2,8 %). Entre les arrondissements centraux et les arrondissements périphériques, la différence de taux des ménages ayant un bon niveau de vie est minime.

Les données des tableaux 28 et 29 font état d'une proportion de pauvres plus élevée à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville et d'une proportion de riches plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. Cependant, les caractéristiques économiques des ménages évoquées dans notre étude ne sont pas exhaustives et ne reflètent que partiellement la réalité :

Premièrement, les données recueillies ne concernent que les biens immobiliers tels que le logement et les équipements sans prendre en compte la possession de terrains, la thésaurisation sous forme d'or, les dépôts bancaires ni les actions que les ménages détiendraient.

Deuxièmement, en ce qui concerne les équipements, nous savons si les ménages en possèdent ou non sans savoir combien ils en ont, quelle est leur valeur exacte et dans quel état ils se trouvent.

Troisièmement, il est possible que les gens du Nord préfèrent investir dans leur logement et l'achat d'objets de valeur alors que les gens du Sud préfèrent investir dans des domaines que nous n'avons pas évoqués. Malgré ce point faible, nous pensons que les conclusions restent intéressantes pour les gestionnaires des politiques sociales, et en particulier pour les décideurs qui travaillent dans le domaine de la famille.

En conclusion

C'est la première fois que des équipes de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi organisent ensemble une enquête sur les mobilités urbaines. À partir de l'analyse des résultats de notre enquête, nous pouvons tirer quelques conclusions sur la taille et les conditions de vie des ménages interviewés :

Dans les deux villes, la proportion des ménages composés de trois ou quatre personnes représente plus de la moitié des ménages interviewés. Le taux est plus élevé à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville. La plupart des ménages dans les deux villes ont de 1 à 2 enfants. Cependant, la proportion des ménages ayant trois enfants ou plus est plus élevée à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi. La différence du taux des ménages ayant quatre enfants ou plus entre Hanoi et Hô Chi Minh Ville est très grande.

Dans la plupart des zones des deux villes, la majorité des chefs de ménage ont de 25 à 60 ans. La proportion des chefs de ménage masculins est toujours plus élevée que celle des chefs de ménages de sexe féminin. Il faut cependant noter la part relativement importante des femmes chefs de ménage.

L'analyse des caractéristiques économiques des ménages nous mène aux constats suivants :

Le taux des ménages ayant un niveau de vie bas est plus élevé à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville ; c'est l'inverse pour les ménages ayant un bon niveau de vie, qui sont proportionnellement plus nombreux à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi.

Dans les deux villes, les habitants du centre ont un niveau de vie plus élevé que celui des habitants des arrondissements ruraux. À Hanoi en particulier, la différence de niveau de vie entre les zones urbaine et rurale est très grande.

La différence du taux des gens ayant un niveau de vie bas entre les migrants et les non-migrants à Hô Chi Minh Ville est minime. Mais le taux des ménages ayant un niveau de vie élevé est plus grand chez les migrants que chez les non-migrants. À Hanoi, la situation est différente : le taux des ménages ayant un niveau de vie élevé est plus élevé chez les migrants que chez les non-migrants ; mais le taux des ménages ayant un niveau de vie bas est plus grand chez les non-migrants que chez les migrants.

Annexe

Classification des ménages en fonction des caractéristiques économiques

Afin d'analyser les caractéristiques économiques des ménages, nous aurions dû nous baser sur le revenu mensuel total du ménage en argent et en nature. Mais le recueil des informations sur le revenu des ménages est très difficile, car les gens se montrent réticents ; il faut aussi souligner le caractère saisonnier des revenus et des dépenses, qui est incompatible avec une enquête ponctuelle. Dans ces conditions, les difficultés ont été contournées par le biais des informations portant sur l'état, la localisation, la propriété et la structure du logement ainsi que sur les équipements que possèdent les ménages. La classification des ménages en fonction des caractéristiques économiques est réalisée à partir d'une évaluation chiffrée. Une note est définie selon la valeur relative attribuée à chaque objet comme dans les tableaux suivants.

Tableau 1 : Pondération appliquée aux facteurs relatifs au logement

Critères	Note	Critères	Note
I. Type de logement		V. Toit	
1. Maison contiguë	10	1. Béton	30
2. Villa (maison niveau 1 avec terrain propre et jardin)	20	2. Tuiles	20
3. Appartement	5	3. Tôle	15
4. Autres	1	4. Plaques PVC	10
II. Localisation du logement		5. Tissu en plastique, papier huilé	5
1. Maison ayant pignon sur rue	30	6. Bois	5
2. Dans une ruelle de plus de 4 m	20	7. Bambou, paille, chaume, feuilles	3
3. Dans une ruelle de moins de 4 m	15	8. Autres matériaux (<i>à préciser</i>)	1
4. Sur un cours d'eau aménagé	10	VI. Nombre de pièces (la note est obtenue en multipliant le nombre de pièces par dix)	
		VII. Cuisine	
5. Sur un cours d'eau non aménagé	5	1. Cuisine à part	30
6. Autres	1	2. Cuisine intégrée à salle à manger	20
III. Propriété		3. Cuisine commune	10
1. Propriétaire du logement	30	4. Coin cuisine dans logement	5
2. Locataire de l'État	10	5. Sans cuisine	0
3. Locataire d'un privé	5	VIII. Toilettes	
4. Logement fourni gratuitement par l'État	10	1. Avec chasse d'eau	30
5. Logement de service	5	2. Fosse sceptique	20
6. Hébergé par un privé	1	3. Fosse à un seul compartiment	15
7. Logement collectif, pagode	1	4. En ciment	15
8. Autres	1	5. En terre	5

IV. Murs		6. Toilettes communes	3
1. Béton	30	7. Sur mares ou cours d'eau	0
2. Briques, pierres	20	8. Pas de toilettes	0
3. Tôle, fer, acier, aluminium	15	IX. Superficie	
4. Bois, planches	10	50 m ² = 1 point	
5. Bambou, feuilles	5		
6. Terre, boue	3		
7. Autres matériaux (<i>à préciser</i>)	1		

Tableau 2 : Pondération appliquée aux ustensiles ménagers et aux moyens de transport que le ménage possède

X. Ustensiles ménagers		
	Critères	Note
1	Cuisinière électrique ou à gaz	10
2	Micro-ondes	10
3	Fer à repasser	3
4	Réfrigérateur	10
5	Congélateur	15
6	Machine à laver	15
7	Lave-vaisselle	20
8	Radiocassette/ radio	2
9	Ventilateur	2
10	Climatiseur	30
11	Téléviseur en noir et blanc ou en couleurs	5
12	Chaîne Hi-fi	5
13	Magnétophone	3
14	Lecteur VCD ou DVD	5
15	Appareil photo	5
16	Caméra	10
17	Ordinateur	20
18	Téléphone fixe et portable	5
19	Machine à coudre/ à broder	3
20	Motopompe	2

XI. Moyens de transport	
Critères	Note
1. Bicyclette	3
2. Motocyclette	20
3. Voiture individuelle	100
4. Bateau	30
5. Autres	1

Après avoir noté les critères ci-dessus, nous avons utilisé la méthode de division en groupes par combinaison de critères afin de classer les ménages étudiés dans les groupes à niveau de vie différent.

Le principe est le suivant : pour la division en groupes, il faut créer les groupes “centraux initiaux” de façon à ce que les éléments dans le même groupe présentent la différence la plus petite quant aux caractéristiques définies pour l’étude et qu’entre les différents groupes, cette différence soit la plus grande. La détermination des groupes centraux initiaux se base sur les valeurs maximales et minimales des critères utilisés pour la division en groupes (la note est proposée dans le tableau ci-dessus). Après, nous calculons l’écart entre la valeur individuelle de chaque élément et le groupe central selon la formule suivante :

$$\text{Ecart} = X_{ij} \text{ réel} - X_{ij} \text{ théorique (des groupes centraux initiaux)}$$

X_{ij} réel : valeur réelle de l’élément i en fonction du critère j

X_{ij} théorique : valeur de l’élément i en fonction du critère j dans le groupe central initial

La disposition des éléments dans les groupes va se baser sur l’écart le plus petit entre la valeur individuelle et le groupe central initial. Pour réaliser la division selon les critères mentionnés ci-dessus, nous utilisons la méthode « *Cluster analysis* » du logiciel SPSS. En partant de la notation mentionnée ci-dessus, l’ordinateur a créé des groupes centraux initiaux portant les caractéristiques suivantes :

Tableau 3 : Caractéristiques fondamentales des groupes centraux initiaux

Critères	Note des groupes centraux initiaux en fonction des critères		
	1 ^{er} groupe	2 ^e groupe	3 ^e groupe
Type de logement	10	10	10
Localisation du logement	15	5	30
Propriété	30	30	5
Murs	20	10	30
Toit	30	5	30
Cuisine	10	0	30
Salle de bains	10	0	30
Toilettes	10	0	30
Autres pièces	10	0	30
Latrines	10	3	15
Cuisinière à gaz	10	0	10
Micro-ondes	0	0	10
Fer à repasser	3	0	3
Réfrigérateur	10	0	10
Congélateur	0	0	15
Lave-linge	0	0	15
Lave-vaisselle	0	0	0
Climatiseur	0	0	30
Téléviseur	5	0	5
Chaîne Hi-fi	5	0	0
Magnétoscope	0	0	5
Appareil photo	0	0	5
Ordinateur	0	0	0
Caméra	20	0	0
Téléphone	5	0	5
Motocyclette	0	0	20
Voiture	0	0	0
Bateau	0	20	0
Total	213	83	373

La valeur de chaque critère dans le groupe central initial sert de base pour choisir les unités du groupe central final. Voici la démarche à suivre : d'abord, calculer l'écart de valeur des critères étudiés entre les individus et la valeur du groupe central initial. Ensuite, nous choisissons successivement les éléments qui ont le plus petit écart par rapport au groupe central initial. Les choix successifs nous permettent de créer le « groupe central final » respectant le critère suivant : dans le même groupe, l'écart de valeur des critères étudiés entre les unités est le plus petit. Entre les différents groupes, la différence entre les critères étudiés est la plus grande.

Nous avons utilisé le logiciel SPSS et la méthode « *K-Means Cluster* » pour procéder à cette division. Le résultat est que les individus de la population étudiée sont divisés en trois groupes de façon que la différence entre les éléments dans le même groupe soit la plus petite et que la différence la plus grande soit celle qu'il y a entre les différents groupes, ces différences formeront le « groupe central final ». Ce groupe « central final » reflète le décalage de niveau de vie le plus petit entre les individus dans le même groupe et le décalage de niveau de vie le plus grand entre les différents groupes. La différence de niveau de vie est le plus grand entre les différents groupes. Les caractéristiques du groupe central final sont représentés dans le tableau 4.

Tableau 4 : Caractéristiques du groupe central final

Critères	Note du groupe central final		
	1	2	3
Type de logement	10,5	13,1	9,9
Position du logement	18,8	16,6	21,2
Propriété	28,1	27,8	28,4
Mur	21,6	19,9	22,1
Toit	22,7	18,7	24,5
Cuisine	7,8	7,5	8,6
Salle de bains	11,6	8,9	14,4
Toilettes	11,6	8,9	14,4
D'autres pièces	11,6	8,9	14,4
Latrines	29,0	23,4	27,6
Cuisinière à gaz	9,5	5,1	9,7
Micro-ondes	0,6	0,1	3,2
Fer à repasser	2,9	2,2	2,9
Réfrigérateur	9,2	1,8	9,3
Congélateur	0,6	0,2	1,1
Lave-linge	6,4	0,2	11,1
Lave-vaisselle	0,0	0,0	0,9
Climatiseur	0,0	0,0	30,0
Téléviseur	4,9	4,3	4,5
Chaîne Hi-fi	1,5	0,4	2,9
Magnétoscope	3,5	1,7	4,0
Appareil photo	1,1	0,2	2,8
Ordinateur	0,2	0,0	1,5
Caméra	7,0	0,1	12,3
Téléphone	4,3	1,2	4,6
Motocyclette	19,7	12,9	19,3
Voiture	0,0	0,0	0,0
Bateau	0,0	0,1	0,0
<i>Note totale</i>	<i>244,51</i>	<i>184,14</i>	<i>305,46</i>

Remarque : Chez les 87 ménages possédant leur propre voiture, après vérification, nous trouvons qu'il s'agit aussi de ménages ayant de bonnes conditions de vie. Ils possèdent tous les objets de valeur comme le climatiseur, le réfrigérateur... C'est pourquoi, ils ont été classés dans le troisième groupe qui regroupe les ménages ayant un niveau de vie élevé.

Ainsi, après avoir fait cette classification, nous avons divisé la population étudiée en trois groupes : celui ayant un niveau de vie bas est dans le deuxième groupe du tableau 4 ; le groupe à niveau de vie moyen est le premier groupe du tableau 4 et le groupe à niveau de vie élevé est le troisième dans le tableau 4, plus les 87 ménages possédant leur voiture. Les résultats sont présentés dans le tableau 5.

Tableau 5 : Répartition des ménages selon la catégorie de niveau de vie et la ville

Catégorie de niveau de vie	Score	Nombre de ménages à Hô Chi Minh Ville	Nombre de ménages à Hanoi
1. Bas	Moins de 185	748	596
2. Moyen	185-244	960	739
3. Élevé	Plus de 305	294	172
Total	-	2 002	1 507

N.B. : Les différences dans les totaux proviennent de la pondération de l'échantillon

La classification des ménages selon les caractéristiques économiques présente les points faibles suivants :

La méthode d'évaluation par un score chiffré est fonction de la subjectivité des chercheurs, elle est donc sujette à des variations. Cependant, le niveau de vie de tous les ménages est évalué selon le même critère, ce qui limite les effets de cette subjectivité.

Le recueil des données sur les objets ménagers ne concerne que la propriété de ces objets, sans prise en compte ni de leur état, ni de leur valeur, ni de leur quantité. Cela contribue à rendre l'évaluation du niveau de vie des ménages moins exacte.

De nos jours, les équipements ne sont pas encore très nombreux dans les ménages vietnamiens. Un ménage qui possède tous les objets listés a donc un niveau de vie élevé. C'est pourquoi, malgré ses points faibles, cette façon d'évaluer la richesse reflète assez précisément le niveau de vie des ménages.

Références

- Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Kết quả điều tra toàn bộ/ Population and housing census Vietnam 1999. Completed census results. Hà Nội : Nhà xuất bản Thống kê, xii-646 tr.
- Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh (Chủ biên), Vũ Thị Hồng, Lê Văn Thành, Trương Sĩ Anh, dưới sự hướng dẫn của Bạch Văn Bảy, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Di dân, nguồn nhân lực, việc làm và đô thị hóa ở thành phố Hồ Chí Minh. Hà Nội : Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, 114 tr. (Dự án VIE/93/P02).
- Nouv. réf.* : Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City (IER) (Ed.), Vu Thi Hong, Le Van Thanh, Truong Si Anh, under the dir. of Bach Van Bay, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Migration, human resources, employment and urbanization in Ho Chi Minh City. Hanoi: The National Political Publishing House, 135 p. (VIE/93/P02 project).

4

Les ménages non migrants et les ménages migrants

*Pham Thuy Huong
Du Phuoc Tân
Trân Thi Thanh Thuy*

Hanoi et Hô Chi Minh Ville sont les deux plus grandes villes du Viêt-nam. La décision du Premier Ministre portant sur la modification de leurs plans généraux d'aménagement d'ici l'an 2020 a mis l'accent sur le rôle majeur de ces deux villes dans le plan général de développement urbain au Viêt-nam (Bô Xây Dung, 1999 ; Viêt Kinh Tê Thanh Phô Hô Chi Minh, 2000).

Depuis 1998, les infrastructures, le système de transport, l'architecture et le paysage urbain ont beaucoup évolué en raison des travaux d'aménagement urbains ; parallèlement, les prix du foncier ont considérablement augmenté et cela a contribué à favoriser les migrations intra-urbaines. Les changements de résidence ont-ils entraîné des modifications dans les conditions de vie ? Quelle est la tendance générale de ces changements ? Quelles sont les différences entre les ménages non migrants et les ménages migrants ? Quelles sont les causes de ces migrations et quelles en sont les destinations préférentielles ?

Pour répondre à ces questions, nous avons d'une part examiné l'état des logements, leur confort, les moyens de déplacement des ménages, les changements d'emploi..., de l'autre, nous avons analysé les inconvénients et les avantages au niveau des études, des loisirs, des soins de santé, du travail...

À HCMV, 2 000 ménages dont 1 214 ménages non migrants et 786 ménages migrants ont été interrogés. À Hanoi l'enquête a été menée auprès de 1 500 ménages dont 1 018 non migrants et 482 migrants¹.

Rappelons que le « ménage migrant » est ici le ménage qui a emménagé dans le logement où il réside au moment de l'enquête entre le 1^{er} janvier 1998 et le moment de l'enquête (mars-avril 2003), quelle que soit la localisation du logement précédent et donc la distance parcourue ; ce sont donc des « migrants récents » ; tous les autres ménages (ceux qui ont toujours résidé sur place et ceux qui se sont installés antérieurement au 1^{er} janvier 1998) sont des « ménages non migrants » pour l'enquête. Par souci d'homogénéité et pour avoir les données complètes concernant chacune des deux villes, tous les ménages migrants ont été pris en compte ici, mais les migrants intra-urbains en représentent la grande majorité (85 % à HCMV et 82 % à Hanoi). Les données reflètent donc essentiellement les conditions des migrants intra-urbains ; certaines particularités concernant spécifiquement les migrants intra-urbains seront cependant signalées dans le texte.

État des lieux des logements

Types de logement

Il y a une différence considérable entre les ménages non migrants et migrants à Hanoi au niveau du type de logements

Les trois types de maison les plus courants au Viêt-nam sont les maisons contiguës (appelées parfois compartiments), les maisons indépendantes (y compris les villas) et les appartements. À HCMV, les maisons contiguës sont prépondérantes (tableau 1).

Selon les résultats de l'enquête, 84,7 % des logements à HCMV sont des maisons contiguës contre 52,0 % à Hanoi. La proportion des maisons indépendantes et celle des appartements est plus élevée à Hanoi qu'à HCMV, soit respectivement 33,5 % et 12,9 % contre 9,1 % et 6,2 %.

À HCMV, la différence entre les ménages non migrants et migrants en termes de logement n'est pas considérable, alors qu'à Hanoi elle est assez nette. À HCMV, les proportions des ménages non migrants vivant dans des maisons contiguës, des maisons indépendantes et des appartements sont presque les mêmes que les proportions correspondantes des ménages migrants. En revanche, à Hanoi 49,9 % des ménages non migrants vivent dans des maisons contiguës contre 66,9 % des ménages migrants et la proportion des ménages non migrants vivant dans des maisons indépendantes ou des villas est quatre fois plus élevée que celle des ménages migrants (37 % contre 9 %).

¹ Données non pondérées.

Tableau 1: Répartition des ménages selon le type de leur logement, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Type de logement	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Maison contiguë	84,7	84,2	86,5	87,2
Maison indépendante, villa	9,1	10,1	5,3	5,3
Appartement	6,2	5,7	8,2	7,4
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Maison contiguë	52,0	49,9	66,9	47,9
Maison indépendante, villa	33,5	37,0	9,0	12,5
Appartement	12,9	11,5	22,9	35,0
Autre	1,6	1,6	1,3	4,6
Total	100	100	100	100

À HCMV comme à Hanoi, les ménages migrants sont plus nombreux à vivre dans des appartements que les non migrants, soit 8,2 % contre 5,7 % à HCMV et 22,9 % contre 11,5 % à Hanoi. Dans un contexte où les terrains constructibles sont limités en ville, la tendance à construire une plus grande proportion d'immeubles collectifs correspond à un souci de rentabilisation de l'espace urbain.

À Hô Chi Minh Ville, les ménages migrants ont tendance à choisir des appartements alors qu'à Hanoi, la préférence va toujours aux maisons contiguës

Les résultats de l'analyse des types de logements avant et après la migration font état d'une baisse légère de la proportion des ménages habitant des maisons contiguës à HCMV (de 87,2 % à 86,5 %). En revanche, la part des appartements augmente, passant de 7,4 % à 8,2 %. Ce phénomène ne se produit pas à Hanoi où les ménages migrants préfèrent les maisons contiguës dont la part s'est accrue considérablement, passant de 47,9 % avant la migration à 66,9 % après la migration, pendant que la part des appartements a nettement baissé, passant de 35,0 % à 22,9 %. On peut donc affirmer que la tendance dans le choix d'un logement avant et après la migration à HCMV va dans le sens contraire à ce qui se fait à Hanoi. Les habitants de HCMV vivent plus souvent en appartement que les Hanoïens.

Les chiffres du tableau 2 reflètent clairement la tendance à Hanoi. En effet, 28,6 % des ménages migrants, sont passés de l'appartement à la maison contiguë. Les raisons en sont multiples: pendant l'époque de l'économie subventionnée, l'État octroyait un appartement à ses fonctionnaires. Ces dernières années, comme le niveau de vie s'est amélioré, les ménages résidant en appartement ont quitté les logements

collectifs pour s'installer dans des maisons contiguës. L'avantage est double. D'une part, ils peuvent y vivre de manière plus indépendante ; d'autre part, et c'est l'élément le plus important, il est plus facile d'obtenir le titre de propriété du logement. Parallèlement, environ 10,7 % des ménages interviewés ont quitté la maison indépendante pour la maison contiguë. Ce changement peut s'expliquer par plusieurs raisons dont l'expropriation et les cas de succession. Ces deux facteurs font que la part des maisons contiguës augmente considérablement après le changement de résidence.

Tableau 2: Répartition des ménages migrants selon le type de leur logement, avant et après la migration, à Hanoi (%)

Type de logement avant la migration	Type de logement actuel				
	Maison contiguë	Maison Indépendante	Appartement	Autre	Ensemble
Maison contiguë	57,3	21,6	35,5	0,0	47,9
Maison indépendante, villa	10,7	41,6	5,6	0,0	12,5
Appartement	28,6	34,6	53,4	20,0	35,0
Autre	3,4	2,2	5,6	80,0	4,6
Total	100	100	100	100	100
Ensemble	66,9	9,0	22,9	1,3	100

L'augmentation de la part des maisons contiguës à Hanoi est due aux problèmes d'expropriation, de succession et à la volonté de posséder sa propre maison.

Localisation du logement

Les maisons ayant pignon sur rue sont les plus recherchées car elles peuvent jouer à la fois le rôle de lieu de logement et de commerce, générant des revenus non négligeables pour le propriétaire. C'est pour cette raison qu'elles constituent le rêve d'une grande partie des populations urbaines.

En fonction de la localisation, on distingue cinq catégories de maisons: maison sur rue, maison se situant dans une ruelle de plus de 4 mètres de largeur (maison dans ruelle large), maison dans une ruelle de moins de 4 mètres de largeur (maison dans ruelle étroite), maison sur la rive d'un canal aménagé et maison sur la rive d'un canal non aménagé. L'étude du changement de localisation des maisons après la migration nous aide à identifier la tendance et à définir une voirie appropriée.

La part des maisons sur rue diminue après la migration tant à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi

À HCMV, avant la migration, 19,7 % des ménages migrants vivaient dans des maisons sur rue. Mais après la migration, la proportion n'est plus que de 15,4 %. Les motifs de migration (passant de la maison sur rue à la maison dans une ruelle) sont l'expropriation et les problèmes de succession. Rares sont ceux qui déclarent avoir

déménagé parce qu'ils voulaient posséder leur propre maison. Le même phénomène s'observe à Hanoi où la proportion des maisons sur rue est passée de 21,7 % à 10,3 % (tableau 3). Pourtant, bien qu'elles favorisent les activités commerciales, elles ne sont recherchées ni par les cadres ni par les fonctionnaires. Non seulement la superficie habitable est limitée, mais il arrive souvent aussi qu'on ne possède qu'un niveau alors que les autres niveaux appartiennent à d'autres ménages. Ces inconvénients expliquent pourquoi les ménages choisissent une maison dans une ruelle parce que plus calme, plus indépendante et plus spacieuse. Parallèlement, on observe également une diminution du nombre de maisons au bord d'un canal non aménagé.

Tableau 3: Répartition des ménages selon la localisation de leur maison, avant et après la migration, selon le statut migratoire et la ville (%)

Localisation des maisons	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Maison sur rue	20,5	21,8	15,4	19,7
Maison dans une ruelle large	19,9	19,5	22,1	24,4
Maison dans une ruelle étroite	57,8	56,6	61,3	53,5
Maison au bord d'un canal aménagé	0,7	0,8	0,3	0,7
Maison au bord d'un canal non aménagé	1,1	1,3	0,9	1,6
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Maison sur rue	10,8	10,8	10,3	21,7
Maison dans une ruelle large	18,4	16,9	30,5	25,4
Maison dans une ruelle étroite	69,7	71,1	58,8	51,5
Maison au bord d'un canal aménagé	0,4	0,4	0,2	0,7
Maison au bord d'un canal non aménagé	0,3	0,3	0,0	0,4
Autre	0,5	0,5	0,2	0,2
Total	100	100	100	100

Le choix d'une maison dans une ruelle étroite reste dominant

L'analyse comparative sur la localisation des maisons avant et après la migration donne les résultats suivants: à HCMV, la proportion des ménages ayant une maison dans une ruelle large a légèrement baissé, passant de 24,4 % à 22,1 %. En revanche, celle des ménages en possession d'une maison dans une ruelle étroite a augmenté, passant de 53,5 % à 61,3 %. Parmi les ménages vivant actuellement dans une ruelle étroite, 23,1 % vivaient auparavant dans une ruelle large et 17,1 % au bord d'une rue (tableau 4).

Tableau 4: Répartition des ménages migrants selon la localisation de leur maison, avant et après la migration, selon la ville (%)

Localisation avant la migration	Localisation actuelle						
	Maison sur rue	Maison dans ruelle large	Maison dans ruelle étroite	Maison au bord d'un canal aménagé	Maison au bord d'un canal non aménagé	Autre	Ensemble
Hô Chi Minh Ville							
Maison sur rue	35,7	15,4	17,1	50,0	0,0	16,7	19,7
Maison dans une ruelle large	20,8	30,5	23,1	50,0	0,0	16,7	24,4
Maison dans une ruelle étroite	40,6	52,7	57,4	0,0	0,0	50,0	53,5
Maison au bord d'un canal aménagé	1,9	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0	0,7
Maison au bord d'un canal non aménagé	1,0	0,7	1,9	0,0	0,0	16,7	1,6
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100	0	100	100
Ensemble	15,4	22,1	61,3	0,3	0,9	0,0	100
Hanoi							
Maison sur rue	36,9	12,2	24,2	0,0	0,0	0,0	21,7
Maison dans une ruelle large	10,7	41,4	19,5	0,0	0,0	100,0	25,4
Maison dans une ruelle étroite	50,3	45,7	54,8	100,0	0,0	0,0	51,5
Maison au bord d'un canal aménagé	2,1	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
Maison au bord d'un canal non aménagé	0,0	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
Autre	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,2
Total	100	100	100	100	0	100	100
Ensemble	10,3	30,5	58,8	0,2	0,0	0,2	100

La différence entre HCMV et Hanoi réside dans la structure des maisons dans les ruelles. À Hanoi, la part des maisons dans une ruelle, qu'elle soit large ou étroite, est en augmentation, passant de 25,4 % à 30,5 % quand il s'agit de maisons dans des ruelles larges et de 51,1 % à 58,8 % quand il s'agit de maisons dans des ruelles étroites (tableau 4). Plus concrètement, 45,7 % des ménages ont quitté une ruelle étroite pour

une ruelle plus large. Le fait que les ménages se retrouvent sur des voies plus larges correspond à la meilleure qualité de leur logement.

Statut d'occupation

Selon les résultats d'une étude de John Turner sur la politique de l'habitat dans les pays en développement, il existe une divergence au niveau de la tendance à la migration entre les ménages à revenus moyens et les ménages à revenus élevés (Turner, 1968 ; Yap Kioe Seng, 1992). En effet, les premiers déménagent parce qu'ils veulent accéder à la propriété quelle que soit la taille de la maison tandis que les derniers recherchent un meilleur confort et des conditions de vie meilleures. C'est pourquoi la propriété de l'habitation est l'une des motivations à la migration en milieu urbain.

À HCMV, 94,7 % des ménages non migrants possèdent leur propre maison contre 84,6 % des ménages migrants (tableau 5). À Hanoi, l'écart est moins important qu'à HCMV: 89,0 % des ménages non migrants en possèdent une contre 88,4 % des ménages migrants.

Tableau 5: Répartition des ménages migrants selon le statut d'occupation de leur logement, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Statut d'occupation	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Non-migrant	Migrant	
Hô Chi Minh Ville				
Propriétaire du logement	92,0	94,7	84,6	59,9
Locataire de l'État	2,4	2,7	1,6	4,8
Locataire d'un privé	4,0	1,0	13,2	17,2
Logement octroyé par l'État	0,5	0,6	0,0	2,7
Logement de service	0,2	0,3	0,0	0,3
Hébergement par un privé	0,9	0,8	0,6	14,4
Logement collectif/ pagode	0,0	0,0	0,0	0,7
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Propriétaire du logement	88,6	89,0	88,4	57,1
Locataire de l'État	6,3	6,5	5,5	13,5
Locataire d'un privé	1,6	1,0	4,4	5,8
Logement octroyé par l'État	1,4	1,6	0,2	11,5
Logement de service	0,7	0,7	0,2	2,7
Hébergement par un privé	0,9	0,7	1,3	6,4
Logement collectif/ pagode	0,4	0,5	0,0	1,8
Autre	0,1	0,1	0,0	1,3
Total	100	100	100	100

Pour les ménages migrants à HCMV, la location d'une maison est une pratique courante. En revanche, à Hanoi, nombreux sont les ménages qui sont locataires de l'État et ce quel que soit leur statut migratoire. Les autres formes de propriété, dans l'ensemble, ne sont pas répandues.

À HCMV, l'évolution du statut d'occupation de la maison avec la migration est assez remarquable: la proportion des ménages ayant leur propre maison s'est nettement accrue, passant de 59,9 % à 84,6 %. Parallèlement, la proportion des locataires a baissé, passant de 17,2 % à 13,2 % pour ceux qui louent une maison à un privé et de 4,8 % à 1,6 % s'agissant de locataires de l'État. Ces chiffres montrent que le souhait d'accéder à la propriété reste une des motivations principales de migration.

Actuellement, parmi les ménages migrants propriétaires de leur logement, 15,7 % étaient hébergés par un privé avant qu'ils ne migrent et 12,6 % louaient un logement à l'État (tableau 6). La proportion des ménages migrants propriétaires a ainsi augmenté à HCMV, ce qui correspond à la tendance actuelle du développement urbain.

Parmi les ménages migrants propriétaires, la volonté d'accéder au statut de propriétaire plutôt que de rester dans un logement collectif pour lequel ils n'ont pas le droit de propriété était la motivation principale de migration.

À Hanoi, comme à HCMV, la proportion des ménages migrants propriétaires a nettement augmenté, passant de 57,1 % à 88,4 % tandis que la proportion des locataires a chuté de 13,5 % à 5,5 %. De plus, à Hanoi il existe une autre catégorie de logement: il s'agit de logements octroyés par l'État pendant la période de l'économie subventionnée et si avant, ils représentaient 11,5 %, maintenant on n'en trouve presque plus.

Tableau 6: Statut d'occupation du logement des ménages migrants, avant et après la migration, selon la ville (%)

Situation avant la migration	Situation actuelle							
	Propriétaire	Locataire de l'État	Locataire d'un privé	Logement octroyé par l'État	Logement octroyé par un privé	Logement collectif	Autre	Ensemble
Hô Chi Minh Ville								
Propriétaire	62,1	27,3	49,1	0,0	75,0	0,0	0,0	59,9
Locataire de l'État	5,2	18,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8
Locataire d'un privé	12,6	45,5	44,1	0,0	0,0	0,0	0,0	17,2
Logement octroyé par l'État	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Logement octroyé par un privé	15,7	9,1	5,6	0,0	25,0	0,0	0,0	14,4
Logement collectif	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Autre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	0	100	0	0	100
Ensemble	84,6	1,6	13,2	0,0	0,6	0,0	0,0	100
Hanoi								
Propriétaire	60,7	40,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,1
Locataire de l'État	12,2	30,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,5
Locataire d'un privé	4,3	0,0	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8
Logement octroyé par l'État	10,6	20,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,5
Logement octroyé par un privé	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Logement collectif	6,0	10,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Autre	3,2	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Total	100	100	100	0	100	0	0	100
Ensemble	88,4	5,5	4,4	0,2	0,2	1,3	0,0	100

Superficie habitable

La superficie habitable dépend du type de logement. En général, celle de la maison indépendante est la plus grande, vient ensuite la maison contiguë puis l'appartement. La possibilité d'extension des appartements étant très réduite, la superficie reste à long terme proche de la superficie initiale, malgré de fréquentes extensions (Chateau, 2003). Selon les déclarations des habitants lors de l'enquête, la superficie moyenne des maisons indépendantes est de 85 m² à 95 m², celle des maisons contiguës de 78 m² et celle des appartements de 43 m².

Comme la superficie moyenne d'un logement dépend du type de maison, la migration d'un ménage entraîne souvent un changement de superficie qui constitue aussi l'une des raisons de migration. Dans l'ensemble, la différence de superficie du logement avant et après la migration est réduite à HCMV. En revanche, à Hanoi, l'augmentation est impressionnante puisque de 56,5 m² en moyenne avant la migration, elle se situe après la migration à 89,4 m² (tableau 7). Ceci montre que la politique de logement dans la capitale et l'augmentation des revenus sont en bonne voie, contribuant à l'augmentation de la superficie habitable (Phan Dac Lôc, 2002).

Tableau 7: Superficie habitable moyenne par ménage avant et après la migration, selon le statut migratoire et la ville (m²)

Ville	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville	80,3	77,1	67,1	65,9
Hanoi	73,4	71,3	89,4	56,5

L'augmentation de la superficie du logement peut aussi entraîner une augmentation du nombre de pièces. À Hanoi, nous constatons que pour les ménages, le nombre de pièces par logement a changé dans le sens d'une augmentation de la proportion des logements de 5 pièces ou plus (qui passe de 12,4 % à 27,7 %) et d'une diminution de la proportion des logements de 1-2 pièces ou de 3-4 pièces (tableau 8). À HCMV, c'est la proportion des logements de taille moyenne, avec 3-4 pièces, qui augmente. Ces chiffres prouvent qu'à Hanoi la recherche d'un logement plus spacieux constitue une motivation forte de la migration intra-urbaine.

Tableau 8: Répartition des ménages selon le nombre de pièces de leur logement, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Nombre de pièces	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
1-2 pièces	54,8	53,2	60,6	62,7
3-4 pièces	39,4	40,7	34,7	30,7
5 pièces ou plus	5,8	6,1	4,7	6,6
Total	100	100	100	100
Hanoi				
1-2 pièces	44,0	44,5	40,4	56,5
3-4 pièces	42,3	43,8	31,9	31,2
5 pièces ou plus	13,7	11,7	27,7	12,4
Total	100	100	100	100

L'analyse du nombre de pièces par logement avant et après la migration conduit à la constatation suivante: la situation est presque identique à HCMV et à Hanoi.

Parmi les ménages vivant actuellement dans des logements de 5 pièces ou plus, plus de 40 % vivaient auparavant dans des logements de 3 à 4 pièces. Mais à Hanoi, la proportion des ménages ayant vécu auparavant dans des logements de moins de 2 pièces et qui ont emménagé dans des logements de 5 pièces ou plus est plus élevée qu'à HCMV.

Qualité du logement

Nous entendons par qualité du logement les matériaux utilisés pour la construction des murs et des toits comme l'emplacement de la salle de bains et des toilettes.

Les matériaux destinés aux murs sont plus variés à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi

Notre enquête fait ressortir que les matériaux destinés à la construction des murs sont plus variés à HCMV qu'à Hanoi même quand il est question de matériaux rudimentaires comme la tôle, le bambou et le bois (tableau 9). Il n'y a pas de vraie différence en matière de matériaux utilisés entre les ménages non migrants et les ménages migrants. Pour ceux-ci, l'évolution en la matière à la suite de la migration n'est pas nette, même si la part des matériaux solides tels que le béton a augmenté. Mais il est à noter que certains ménages migrants à HCMV utilisent toujours le bambou et le bois dans la construction des murs.

Tableau 9: Répartition des ménages selon les matériaux utilisés pour la construction des murs, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Matériaux des murs	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Béton	15,9	16,3	14,2	12,2
Briques et pierres	77,2	76,7	78,9	79,6
Tôle	2,1	2,0	2,7	2,1
Bois	3,5	3,6	3,1	4,6
Bambou	1,3	1,3	1,2	1,3
Terre	0,0	0,0	0,0	0,1
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Béton	10,5	9,6	17,6	14,5
Briques et pierres	89,5	90,4	82,4	84,1
Bois	0,0	0,0	0,0	1,4
Total	100	100	100	100

Le toit de tôle est courant à Hô Chi Minh Ville alors que le toit est généralement bétonné à Hanoi

Le toit, l'une des parties importantes d'un logement, révèle sa qualité. 77,8 % des ménages migrants à HCMV déclarent avoir utilisé la tôle pour recouvrir leur logement tandis qu'à Hanoi, jusqu'à 88,4 % des ménages migrants ont bétonné leur toit (tableau 10). Ceci s'explique par le fait que la terrasse sommitale est plus souvent recouverte d'un toit en tôle à HCMV où les précipitations sont abondantes et les revenus plus élevés. Le toit de tuiles traditionnel reste par ailleurs usité au Nord.

Tableau 10: Répartition des ménages selon les matériaux utilisés pour la toiture, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Matériaux du toit	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Béton	15,9	15,8	17,2	15,5
Tuiles	5,9	6,6	3,6	6,0
Tôle	76,9	76,2	77,8	75,5
Plaque plastique	0,5	0,4	0,6	0,7
Tissu plastique, papier huilé	0,1	0,1	0,3	0,6
Bois	0,1	0,1	0,1	0,4
Bambou, paille, chaume, feuilles	0,7	0,8	0,4	1,2
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Béton	69,4	66,7	88,4	73,6
Tuiles	24,8	27,4	6,9	21,7
Tôle	3,4	3,4	3,3	1,3
Plaque plastique	1,2	1,2	1,1	1,5
Tissu plastique, papier huilé	0,3	0,3	0	0,4
Bois	0,2	0,2	0	1,2
Bambou, paille, chaume, feuilles	0,7	0,8	0,2	0,2
Total	100	100	100	100

À HCMV, après la migration, les ménages migrants ont recours aux mêmes matériaux pour la toiture. En revanche, un changement s'opère à Hanoi: la proportion des toits en béton et de toits de tôle a augmenté tandis que les toits de tuiles ont diminué en nombre.

La proportion des cuisines indépendantes dans la maison augmente avec la migration

L'emplacement de la cuisine a un impact sur l'aménagement intérieur et sur le confort de la maison. On observe différents types de cuisines: cuisine indépendante,

cuisine intégrée dans une autre pièce du logement, cuisine à l'extérieur du logement, cuisine collective (utilisée avec d'autres ménages) ; on trouve aussi des logements sans cuisine. Le changement de type de cuisine avec la migration traduit souvent un meilleur niveau d'équipement qui profite à tous les membres du ménage, mais surtout aux femmes.

Une pièce indépendante faisant uniquement office de cuisine est le type dominant, qui est beaucoup plus répandu à HCMV qu'à Hanoi: 71,0 % des ménages interrogés à HCMV en possèdent une contre 43,9 % à Hanoi. Étant donnée la spécificité de l'habitat à Hanoi, la proportion des cuisines situées à l'extérieur du logement y est beaucoup plus élevée qu'à HCMV. Ce taux est encore plus élevé chez les ménages non migrants. L'aménagement d'une cuisine dans la maison va souvent de pair avec l'utilisation d'extracteurs d'air ou de hottes et des plans qui permettent d'avoir une cuisine plus aérée et plus fonctionnelle.

Tableau 11: Répartition des ménages selon le type de cuisine, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Type de cuisine	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Cuisine indépendante dans la maison	71,0	70,8	72,1	68,8
Cuisine intégrée à une autre pièce	24,4	24,2	25,6	24,5
Cuisine aménagée à l'extérieur de la maison	2,8	3,3	0,8	3,7
Cuisine commune	0,7	0,8	0,1	1,6
Pas de cuisine	1,1	0,9	1,3	1,3
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Cuisine indépendante dans la maison	43,9	41,4	63,8	54,2
Cuisine intégrée à une autre pièce	18,3	17,0	26,2	18,6
Cuisine aménagée à l'extérieur de la maison	30,2	33,5	7,1	15,1
Cuisine commune	2,3	2,6	0,2	6,7
Pas de cuisine	5,1	5,3	2,4	5,5
Autre	0,1	0,1	0,2	0,0
Total	100	100	100	100

Concernant les ménages migrants, l'aménagement de la cuisine s'améliore sensiblement après la migration, et ce dans les deux villes. La proportion des ménages ayant une cuisine indépendante s'accroît de 68,8 % à 72,1 % à HCMV et de 54,2 % à 63,8 % à Hanoi.

Les toilettes sont mieux aménagées après la migration

Comme la cuisine, l'aménagement des toilettes dans la maison traduit aussi le niveau de confort du ménage. De plus, de nos jours, les toilettes constituent un critère important dans l'évaluation de la qualité d'un logement. Il existe plusieurs types de toilettes: toilettes indépendantes installées dans le logement, toilettes intégrées dans la salle de bains et à l'intérieur du logement, toilettes à part installées à l'extérieur du logement, toilettes collectives ; certains logements n'ont pas de toilettes. Comme l'agencement du logement diffère à HCMV et Hanoi, l'aménagement des toilettes est également différent. Il est à remarquer que la proportion des toilettes installées hors du logement et celle des toilettes collectives sont plus importantes à Hanoi qu'à HCMV, même si la tendance actuelle est de faire disparaître ces deux types de toilettes.

Dans l'ensemble, à HCMV comme à Hanoi, la proportion des toilettes indépendantes et celle des toilettes intégrées dans la salle de bains sont en augmentation après la migration, ce qui dénote une amélioration de la qualité du logement (tableau 12).

Tableau 12: Répartition des ménages selon l'aménagement des toilettes, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Aménagement des toilettes	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Toilettes indépendantes dans le logement	30,0	31,6	23,6	25,9
Toilettes intégrées dans la salle de bains dans le logement	63,0	60,6	72,9	65,3
Toilettes installées à l'extérieur de la maison	3,8	4,4	1,5	5,0
Toilettes collectives	1,1	1,0	1,3	2,5
Sans toilettes	2,0	2,4	0,7	1,3
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Toilettes indépendantes dans le logement	17,4	16,8	21,9	18,1
Toilettes intégrées dans la salle de bains dans le logement	47,9	44,8	70,1	56,1
Toilettes installées à l'extérieur de la maison	24,9	27,8	4,4	9,8
Toilettes collectives	7,7	8,3	3,1	14,4
Sans toilettes	2,1	2,3	0,4	1,5
Total	100	100	100	100

De plus, la proportion des toilettes avec chasse d'eau et celle des fosses septiques augmentent chez les ménages migrants (tableau 13). À Hanoi, les toilettes à un seul caisson, les latrines cimentées et surtout les toilettes collectives ont considérablement diminué en nombre.

Tableau 13: Répartition des ménages selon le type de toilettes, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Type de toilettes	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Toilettes avec chasse d'eau	86,9	85,8	90,8	88,7
Caisson double	4,4	4,8	2,6	2,3
Caisson simple	3,1	3,4	1,9	1,8
Latrine cimentée	2,1	2,1	2,4	2,9
Latrine en terre	0,2	0,2	0,2	0,3
Toilettes collectives	0,3	0,3	0,2	1,0
Latrine sur étang	1,7	1,8	1,4	2,2
Sans toilettes	1,2	1,5	0,5	0,7
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Toilettes avec chasse d'eau	69,7	67,7	84,1	78,9
Caisson double	12,0	13,0	5,5	4,8
Caisson simple	10,6	10,9	8,2	9,1
Latrine cimentée	2,6	2,9	0,4	2,5
Latrine en terre	0,1	0,1	0,0	0,0
Toilettes collectives	3,4	3,6	1,6	4,2
Latrine sur étang	0,1	0,1	0,0	0,0
Sans toilettes	1,6	1,8	0,2	0,4
Total	100	100	100	100

Électricité et eau propre²

Les équipements comme l'électricité, l'eau propre contribuent pour une part importante à mettre en valeur un logement. La différence entre un logement et un abri réside dans le fait que le premier dispose de tous les équipements de base comme l'électricité, l'eau propre et la collecte des déchets. Ces critères peuvent être examinés en rapport avec la migration.

² C'est à dessein que nous n'utilisons pas ici l'expression « eau potable », car la potabilité de l'eau courante des deux villes est souvent discutée.

Le réseau électrique national représente la quasi-totalité des sources de lumière

Dans l'ensemble, il n'y a pas de changement quant à la source de lumière après la migration (tableau 14).

Tableau 14: Répartition des ménages selon la source de lumière, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Source de lumière	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Réseau électrique national	99,4	99,2	99,9	99,4
Accumulateur, batterie	0,1	0,1	0,0	0,4
Lampe à huile, à gaz, bougie	0,4	0,4	0,1	0,1
Pas de lumière	0,2	0,3	0,0	0,0
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Réseau électrique national	99,2	99,1	100	99,3
Accumulateur, batterie	0,5	0,5	0,0	0,2
Lampe à huile, à gaz, bougie	0,3	0,3	0,0	0,4
Pas de lumière	0,0	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100

À HCMV, la consommation d'électricité moyenne par habitant est en hausse depuis les années 1990. En l'an 2000, elle était de 968 KWh/personne, soit 1,6 fois plus élevée qu'en 1995 et 2,8 fois plus élevée qu'en 1990 (Compagnie d'électricité de Hô Chi Minh Ville, 2002). Les arrondissements enregistrant une consommation de plus de 1 000 KWh/an sont les arrondissements 1, 5, 6, 11 et Tân Binh. En particulier, les deux arrondissements Thu Duc et Nha Be consomment plus de 2 000 KWh/an par tête d'habitant. Ces écarts s'expliquent par les différences socio-économiques entre les arrondissements. Si les arrondissements 1 et 5 sont des arrondissements centraux où se développe le secteur tertiaire, le secteur secondaire se concentre essentiellement dans les arrondissements 6, 11 et Tân Binh. Quant aux arrondissements Thu Duc et Nha Be, ils regroupent les zones industrielles et les zones de production pour l'exportation.

Selon la Compagnie d'électricité de HCMV, le réseau actuel de la ville peut alimenter 97 % de la population du centre-ville et 91 % de la population vivant en périphérie. À l'heure actuelle, 95 % des ménages urbains et 75 % des ménages ruraux à HCMV disposent d'un compteur d'électricité. Une partie non négligeable des ménages, surtout les ménages qui habitent en périphérie, n'est pas capable financièrement ou légalement de se faire installer un compteur³. Pourtant, la demande

³ Ce sont en général les propriétaires, avec un enregistrement résidentiel permanent, qui disposent d'un compteur officiel, quitte à installer un compteur secondaire auprès de leurs locataires ou à revendre le courant forfaitairement.

reste très forte et la compagnie fait beaucoup d'efforts pour y répondre. C'est ce qui fait dire aux ménages migrants que l'approvisionnement en électricité s'est beaucoup amélioré au cours des dernières années.

La majorité des ménages a l'eau courante ; les ménages migrants à Hô Chi Minh Ville sont souvent obligés de recourir aux forages

Selon les statistiques du Service des Transports et des Travaux publics, à HCMV, la consommation d'eau moyenne par habitant était de 120 litres/personne/jour en 2002 dont 90 litres/personne/jour pour les besoins quotidiens. Comme le réseau de distribution de l'eau ne couvre pas de façon équilibrée tous les arrondissements, et que les stations d'approvisionnement sont localisées pour la plupart à Thu Duc, une grande différence au niveau de la consommation entre les différents arrondissements et entre les zones en amont et en aval du réseau a été enregistrée. Les plus grands consommateurs sont les arrondissements 1, 3, 5, 10, Binh Thanh et Nha Be (la consommation par habitant y est de 1,5 fois à 2 fois plus élevée que la moyenne de la ville et cent fois plus élevée que celle de l'arrondissement qui consomme le moins).

Les arrondissements comme Go Vâp, Binh Chanh, Hoc Môn reçoivent une faible quantité d'eau et les arrondissements comme Cu Chi, Câm Gio n'ont pas accès au réseau municipal. L'examen de la consommation d'eau moyenne par habitant dans les différents arrondissements permet de conclure que l'adduction en eau propre a accompli des progrès dans les arrondissements 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, Binh Thanh et Nha Be alors que la consommation par tête a beaucoup régressé dans les arrondissements 8, Go Vâp, Tan Binh, Thu Duc où la croissance démographique est assez forte. Dans plusieurs quartiers et même dans les quartiers centraux, les habitants ont dû acheter de l'eau aux camions-citernes ou recourir à l'eau des puits. Dans les arrondissements ruraux, mis à part les ménages bénéficiaires des puits de l'UNICEF et ceux qui ont les possibilités de recourir à un forage, la plupart des ménages sont obligés d'utiliser de l'eau non traitée provenant de la pluie, des arroyos et des étangs.

À HCMV, la proportion des ménages migrants qui utilisent un robinet public est en baisse à la suite de la migration ; de même, celle des ménages qui ont accès à l'eau courante a diminué, passant de 53,3 % à 40,9 % (tableau 15). En revanche, la proportion des ménages qui puisent dans les nappes phréatiques a doublé, passant de 25,0 % à 51,8 %. Cette situation est due au fait que le réseau d'alimentation en eau ne couvre pas encore l'ensemble de la ville et que les ménages s'installant en périphérie ne trouvent pas encore les infrastructures nécessaires. De plus le débit de l'eau laisse à désirer. Certains ménages, surtout ceux qui arrivent dans les nouveaux quartiers sont donc contraints de forer un puits dans leur nouvelle résidence.

À Hanoi, la proportion des ménages migrants qui utilisent un robinet public se réduit au profit des ménages qui ont leur propre compteur d'eau, qui représentent 76,7 % des ménages contre 68,5 % avant la migration. Il s'agit d'une différence entre les ménages migrants de HCMV et ceux de Hanoi.

Tableau 15: Répartition des ménages selon l’approvisionnement en eau, le statut migratoire et la ville(%)

Approvisionnement en eau	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Robinet dans la maison	51,5	54,9	40,9	53,3
Robinet public	5,7	5,2	6,7	19,5
Forage	41,3	38,2	51,8	25,0
Puits	0,8	0,9	0,4	1,6
Eau de pluie	0,2	0,3	0,1	0,4
Rivière, canal, étang	0,4	0,5	0,0	0,1
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Robinet dans la maison	53,5	50,4	76,7	68,5
Robinet public	13,8	14,3	9,5	19,5
Forage	30,4	32,7	13,2	10,7
Puits	1,2	1,4	0,2	0,9
Eau de pluie	0,4	0,5	0,4	0,2
Rivière, canal, étang	0,7	0,8	0,0	0,2
Total	100	100	100	100

La collecte des déchets

Selon les statistiques de la Compagnie des services publics de HCMV⁴, la quantité de déchets augmente d’année en année à HCMV. Actuellement, 4 200 tonnes de déchets sont produites quotidiennement, en provenance des usines, des chantiers de construction, des ménages, des écoles, des restaurants, des hôpitaux... La quantité de déchets ménagers par habitant est de 1,043 kg/personne/jour ; pendant les jours fériés, ce chiffre peut être de 1,5 à 2 fois plus élevé. Selon les estimations, environ 30 % des déchets ne sont pas collectés mais jetés directement dans les cours d’eau ou réutilisés comme matériaux de construction. En réalité, la quantité des déchets doit être plusieurs fois plus élevée que ce que montrent les statistiques.

La collecte des déchets ne se fait pas de la même manière à HCMV et à Hanoi. La plupart des ménages à Hanoi doivent apporter eux-mêmes leurs déchets dans les décharges car la collecte à domicile fait encore défaut. Mais il y a un point commun entre les deux villes: la proportion des ménages migrants profitant des réseaux de collecte s’accroît à la suite de la migration, particulièrement à Hanoi.

⁴ Thoát nước đô thị, vệ sinh công cộng và công viên, cây xanh, Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.
<http://www.vienkinhte.hochiminhcity.gov.vn/xemtin.asp?idcha=682&cap=3&id=712>

Tableau 16: Répartition des ménages selon le mode de collecte des déchets, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Mode de collecte des déchets	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Collecte à domicile	86,7	86,4	88,4	87,2
Apport des déchets à un point de collecte	1,2	0,8	2,7	3,9
Auto-traitement	9,7	10,2	6,8	5,8
Dépôt sauvage	2,4	2,6	2,1	3,1
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Collecte à domicile	56,6	56,8	54,9	46,1
Apport des déchets à un point de collecte	37,6	36,8	43,8	51,4
Auto-traitement	4,8	5,3	1,1	2,2
Dépôt sauvage	1,0	1,1	0,2	0,2
Total	100	100	100	100

À Hanoi parmi les ménages migrants profitant des réseaux de collecte, 75,9 % bénéficiaient déjà d'une collecte à domicile avant leur déménagement et 24,1 % n'en avaient pas (tableau 17).

Tableau 17: Répartition des ménages migrants selon le mode de collecte des déchets, avant et après la migration, à Hanoi (%)

Situation avant la migration	Situation actuelle				Ensemble
	Collecte à domicile	Apport des déchets à un point de collecte	Auto-traitement	Dépôt sauvage	
Collecte à domicile	75,9	9,3	20,0	0,0	46,1
Apport des déchets à un point de collecte	22,1	89,7	0,0	0,0	51,4
Auto-traitement	2,0	1,0	60,0	0,0	2,2
Dépôt sauvage	0,0	0,0	20,0	0,0	0,2
Total	100	100	100	0	100

Équipement du ménage et moyens de transport

Le niveau d'équipement s'améliore avec la migration

Beaucoup d'articles ménagers sont pris en compte dans l'évaluation du niveau d'équipement d'une famille. Nous avons listé 20 articles pour voir comment le niveau d'équipement des ménages migrants a évolué avec la migration. Presque tous les ménages interrogés possèdent des objets ménagers courants comme le fer à repasser, le téléphone, le ventilateur... En revanche, il est rare de voir les familles à revenus moyens acheter des objets haut de gamme comme micro-ondes, lave-linge, lave-vaisselle, climatiseur et caméscope. C'est pourquoi l'achat de certains articles ménagers peut être considéré comme le signe de l'amélioration du niveau d'équipement d'un foyer (tableau 18).

Tableau 18: Répartition des ménages selon l'équipement ménager, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Équipement ménager	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Micro-ondes	7,5	7,7	7,4	7,2
Lave-linge	30,8	32,3	27,7	22,2
Lave-vaisselle	1,4	1,3	1,8	2,4
Climatiseur	13,4	13,0	16,3	12,3
Caméscope	3,4	3,7	3,0	3,1
Hanoi				
Micro-ondes	7,2	6,0	17,3	9,3
Lave-linge	30,5	28,5	46,2	34,5
Lave-vaisselle	0,4	0,2	2,2	1,1
Climatiseur	10,0	8,6	21,2	13,5
Caméscope	2,9	2,6	5,1	4,8

En général, l'acquisition de ces articles haut de gamme, en particulier de la machine à laver et du four à micro-ondes est de plus en plus fréquente chez les ménages migrants. Ceci montre que le déménagement entraîne l'amélioration du niveau d'équipement.

La proportion des ménages migrants possédant une motocyclette ou une voiture est en augmentation avec la migration

Selon les chiffres statistiques du Service des Transports et des Travaux publics de HCMV, les moyens de transport à HCMV en 2002 se répartissent comme suit:

+ Bicyclettes	1 000 000 unités ;
+ Motocyclettes	2 300 000 unités ;
+ Voitures	67 310 unités.

À HCMV comme à Hanoi, la proportion des ménages migrants disposant d'une motocyclette ou d'une voiture s'accroît, tandis que celle des ménages possédant une bicyclette est revue à la baisse (tableau 19). Certes, ceci montre que la migration entraîne une modernisation des moyens de transport des ménages. Mais l'augmentation massive des moyens de transport individuels n'est pas à encourager en l'état actuel des choses, l'accent devant être plutôt mis sur le développement des moyens de transport en commun pour limiter les encombrements et la pollution.

Tableau 19: Répartition des ménages selon les moyens de transport qu'ils possèdent, avant et après la migration, selon le statut migratoire et la ville (%)

Moyens de transport	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Bicyclette	59,4	52,4	61,3	61,1
Motocyclette	90,0	90,5	89,8	82,5
Voiture individuelle	2,3	2,1	2,3	0,9
Bateau, barque	0,4	0,2	0,4	1,2
Autres	0,9	0,5	1,0	0,5
Hanoi				
Bicyclette	79,9	65,2	82,0	74,9
Motocyclette	78,6	89,8	77,0	80,7
Voiture individuelle	2,1	4,3	1,8	2,7
Bateau, barque	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres	0,7	1,1	0,6	0,0

Infrastructures et risques d'inondation

L'un des facteurs importants influant sur les conditions de vie est l'infrastructure technique. Dans cette partie, nous en aborderons deux éléments essentiels à savoir la voirie et le système d'évacuation des eaux en avançant comme hypothèse que les habitants souhaitent toujours une amélioration des infrastructures dans leur quartier de résidence.

Voirie

La voirie est de meilleure qualité à Hanoi qu'à Hô Chi Minh Ville

La nature de la chaussée reflète l'état des lieux des infrastructures des transports urbains. Toutes choses égales par ailleurs, les routes bétonnées, goudronnées et cimentées favorisent les déplacements.

À Hanoi, 82,9 % des ménages vivent dans des quartiers bien équipés en matière d'infrastructures routières avec 56,3 % de routes goudronnées, 15,9 % de routes bétonnées et 17,0 % de routes cimentées (tableau 20). À HCMV, 67,8 % des ménages vivent dans des quartiers où la qualité des routes est satisfaisante mais la proportion des routes goudronnées ne représente que le quart de celle de Hanoi.

Tableau 20: Répartition des ménages selon la nature de la chaussée, avant et après la migration, le statut migratoire et la ville (%)

Nature de la chaussée	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Route goudronnée	14,3	16,6	11,2	15,0
Route bétonnée	25,7	29,4	19,8	32,1
Route cimentée	27,8	28,1	27,2	29,3
Route de pierre	12,4	9,7	16,5	7,8
Chemin de terre	19,8	16,2	25,2	15,9
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Route goudronnée	56,3	52,8	63,7	45,9
Route bétonnée	15,9	16,9	13,9	33,0
Route cimentée	17,0	17,6	15,8	12,2
Route de pierre	4,7	5,6	2,9	2,9
Chemin de terre	6,0	7,1	3,7	6,0
Total	100	100	100	100

À HCMV, les routes goudronnées se concentrent essentiellement dans les arrondissements centraux (où 19,5 % des ménages en sont pourvus contre 14,3 % dans l'ensemble de la ville) alors qu'à Hanoi, on en trouve à la fois dans les arrondissements centraux, périphériques et ruraux (tableau 21). À HCMV, la part des routes de pierre et des chemins de terre reste encore importante dans les arrondissements périphériques et ruraux. À Hanoi, la situation est meilleure: certes on trouve ces deux types de routes dans les arrondissements périphériques et ruraux mais leur part est réduite.

Tableau 21: Répartition des ménages selon la nature de la chaussée desservant leur logement, la zone d'habitation et la ville (%)

Nature de la chaussée	Zone d'habitation			Ensemble
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	
Hô Chi Minh Ville				
Route goudronnée	19,5	4,6	5,1	14,3
Route bétonnée	29,6	18,2	18,0	25,7
Route cimentée	38,1	10,8	4,8	27,8
Route de pierre	7,7	26,2	16,5	12,4
Chemin de terre	5,2	40,2	55,7	19,8
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Route goudronnée	59,0	53,6	50,1	56,3
Route bétonnée	20,7	12,8	9,0	15,9
Route cimentée	17,6	23,2	11,3	17,0
Route de pierre	2,0	5,8	9,6	4,7
Chemin de terre	0,8	4,6	20,0	6,0
Total	100	100	100	100
<i>Nb. de ménages</i>	<i>768</i>	<i>346</i>	<i>336</i>	<i>1 500</i>

De nombreuses raisons semblent être à l'origine de la meilleure qualité des routes à Hanoi: la capitale politique et culturelle du pays a privilégié dans ses investissements l'amélioration des infrastructures routières. Au cours des dernières années, Hanoi a réalisé de nombreux projets dans ce domaine grâce au budget municipal et à l'investissement des partenaires étrangers comme le Japon, la Banque Mondiale, la Région Île-de-France, l'Union européenne... En plus de la réhabilitation et de l'extension du réseau de transports urbains, Hanoi s'est aussi engagé dans l'amélioration du réseau routier. En effet, de nombreuses routes nationales ont été réhabilitées et élargies comme les routes nationales 1, 2, 5, 6, 18, 32 et la route Lang Hoa Lac. Les boulevards périphériques numéro 1, 2, 3 ont été construits et bientôt Hanoi aura son boulevard périphérique numéro 4. Les gares routières font aussi l'objet de travaux de réaménagement en vue de relier les différentes agglomérations comme Giap Bat, Gia Lam, Mai Dich, Đông Anh ; le pont de Thanh Tri a été construit. En outre, certaines rues ont été aménagées et élargies comme la rue Trần Quang Khai, Bach Mai, Lê Duan, Tay Son (Institut des Métiers de la Ville, 2003).

À l'avenir, quand les nouveaux projets urbains seront complètement réalisés, les infrastructures routières à Hanoi et à HCMV seront encore sensiblement meilleures qu'aujourd'hui.

À Hô Chi Minh Ville, la qualité des routes desservant leur logement est moins bonne pour les ménages migrants qu'avant la migration

Alors que la situation ne change pratiquement pas avec la migration pour les ménages migrants à Hanoi (91,1 % d'entre eux disposent d'une chaussée de bonne qualité avant la migration contre 93,4 % après la migration), la situation se détériore considérablement à HCMV, la part des ménages qui disposent d'une bonne chaussée chutant de 76,4 % à 58,2 %). Ceci correspond au glissement de la population vers la périphérie, moins bien équipée dans le domaine de la voirie.

Évacuation des eaux et inondations

Les inondations sont dues en grande partie aux eaux de pluie ; les ménages des arrondissements centraux en sont les principales victimes

La plupart des ménages vivent dans des quartiers non inondés: 81,6 % à HCMV et 86,5 % à Hanoi (tableau 22). Les autres vivent dans des sites inondables par les eaux de pluie ou par l'eau des rivières: respectivement 13,1 % et 5,4 % à HCMV, 9,5 % et 4 % à Hanoi ; pour ceux qui sont inondés par les deux, on a relevé la cause la plus fréquente. À HCMV, en saison de pluies, l'eau met du temps à se retirer car le relief est peu accentué ; les inondations perturbent les communications et la vie des habitants, particulièrement quand l'averse se produit concomitamment avec la marée haute empêchant un écoulement rapide. Les statistiques de la Compagnie d'évacuation des eaux en milieu urbain dénombrent en 2002, 97 points inondés dont 63 gravement. À la fin du mois de septembre 2003, 3 points d'inondation ont été éliminés. Mais en même temps 25 points nouveaux ont fait leur apparition avec la croissance urbaine ; parmi eux, 15 points sont totalement dépourvus de système d'évacuation des eaux. La marée haute périodique (le premier et le 15^e jour du mois lunaire) est aussi à incriminer.

Tableau 22: Répartition des ménages selon l'inondation épisodique de leur quartier, avant et après la migration, et la ville (%)

État des inondations	Situation actuelle			Situation avant la migration
	Ensemble	Ménages non migrants	Ménages migrants	
Hô Chi Minh Ville				
Inondation par eaux fluviales	5,4	6,0	4,5	3,7
Inondation par eaux de pluie	13,1	14,2	11,3	14,1
Pas d'inondation	81,6	79,8	84,2	82,2
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Inondation par eaux fluviales	4,0	4,3	3,3	2,5
Inondation par eaux de pluie	9,5	10,0	8,3	12,0
Pas d'inondation	86,5	85,7	88,4	85,5
Total	100	100	100	100

À Hanoi, le terrain est encore plus plat, mais l'état du système d'évacuation des eaux, absent, insuffisant ou obstrué est la cause majeure des inondations pendant la saison des pluies. Dang Xuân Duong et Lê Hồng Kê (2000) notent que le système d'évacuation qui date d'avant 1954 n'est plus en mesure d'assumer sa mission de drainage. Nombreux sont les rues et les immeubles sans système d'évacuation et qui sont temporairement inondés après une averse. Quand il s'agit d'orage ou de tempête, la superficie submergée est plus importante et la durée des inondations plus longue, en particulier au sud de l'arrondissement de Hai Ba Trung. Les travaux effectués en matière de canalisations au cours des dernières années n'ont pas réussi à remédier à cette situation qui reste pressante. Les égouts, faute de maintenance, sont souvent obstrués ; la largeur des arroyos se réduit à cause des constructions riveraines illégales, entravant ainsi le drainage. De plus, plusieurs étangs ont été remblayés pour la construction mais aux dépens de la fonction de régulation que doivent assumer les plans d'eau. À cela s'ajoutent les inondations annuelles des constructions de plus en plus nombreuses qui s'élèvent entre la digue et le fleuve.

Les inondations dues aux eaux de pluies sont plus fréquentes dans le centre que dans les arrondissements périphériques et ruraux (tableau 23). Les zones périphériques, moins denses, ont des réseaux d'évacuation neufs et moins engorgés, quand ils existent ; surtout, l'infiltration des eaux y est beaucoup plus forte car le terrain a été largement imperméabilisé au centre-ville par les constructions et la voirie en dur.

Tableau 23: Répartition des ménages selon l'inondation épisodique de leur quartier, avant et après la migration, la zone d'habitation et la ville (%)

État des inondations	Résidence actuelle			Ensemble
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	
Hô Chi Minh Ville				
Inondation par eaux fluviales	4,9	5,1	7,5	5,4
Inondation par eaux de pluie	13,7	11,1	12,9	13,1
Pas d'inondation	81,4	83,8	79,6	81,6
Total	100	100	100	100
Hanoi				
Inondation par eaux fluviales	4,7	0,6	5,7	4,0
Inondation par eaux de pluie	12,5	7,8	3,9	9,5
Pas d'inondation	82,8	91,6	90,4	86,5
Total	100	100	100	100

Les inondations se produisent moins dans les nouveaux lieux de résidence que dans les lieux de résidence précédents

Nombreux sont les ménages migrants qui ont choisi un site moins inondé par les eaux de pluie. À HCMV comme à Hanoi, la migration a contribué à faire baisser la proportion des logements inondés par les eaux de pluie, qui passe de 14,1 % à 11,3 % à HCMV et de 12 % à 8,3 % à Hanoi. L'inondation encourage aussi la mobilité des ménages, ce qui les pousse à choisir, si les moyens le leur permettent, un endroit moins vulnérable.

Dans les deux villes, la proportion des ménages victimes des inondations dues aux eaux fluviales s'accroît légèrement au lieu de se réduire après la migration, passant de 3,7 % à 4,7 % à HCMV et de 2,5 % à 3,3 % à Hanoi. Ceci s'explique par le fait que le prix du terrain dans les zones inondables est souvent moins cher qu'ailleurs ; c'est le cas notamment à Hanoi pour les terrains non protégés par la digue.

Raisons des migrations intra-urbaines et tendance des mouvements

Raisons des migrations intra-urbaines

À HCMV, les principales raisons de migration sont la création d'un nouveau foyer (15,9 %), la volonté d'accéder à la propriété (13 %), le souhait de vivre à côté du lieu de travail (13,2 %), le mariage (9,4 %) (tableau 24). Après avoir vécu pendant un certain temps avec les parents, quand les moyens le leur permettent, les couples quittent le toit parental pour fonder leur propre foyer. Cette indépendance permet au couple de s'affirmer et lui offre des opportunités pour qu'il puisse s'épanouir.

Le souhait de posséder son propre logement figure en bonne place sur la liste des motivations. Le terrain et la maison sont considérés comme des biens de grande valeur. Actuellement, l'attribution des titres de propriété de l'habitation et du droit d'usage du terrain s'inscrit dans la politique de l'État. C'est pourquoi au lieu de vivre dans des appartements loués à l'État, de nombreux ménages ont acheté une nouvelle maison ou du terrain pour se faire construire leur propre maison.

À HCMV, 13,2 % des ménages ont choisi de se rapprocher de leur lieu de travail. Ce choix vise à réduire simultanément la durée du déplacement, la fatigue qu'il provoque et son coût. Ceci est d'autant plus important pour les femmes qui sont obligées d'assumer des activités multiples: elles peuvent alors mieux s'occuper de leurs enfants, mieux gérer les tâches ménagères et faire la sieste après le déjeuner, ce qui est une pratique courante.

Tableau 24: Répartition des ménages migrants selon la raison principale de la migration et la ville (%)

N°	Raison principale de la migration	HCMV	Hanoi
1	Souhait de s'installer de manière indépendante	15,9	12,2
2	Proximité du lieu de travail	13,2	14,5
3	Accession à la propriété	13,0	8,3
4	Fondation d'un ménage indépendant après mariage	9,4	5,4
5	Souhait d'un logement plus grand	8,8	27,4
6	Recherche d'un environnement meilleur	8,4	7,1
7	Expropriation	8,3	2,3
8	Prix immobiliers moins chers	7,3	2,1
9	Recherche d'un confort supérieur	4,6	3,5
10	Changement d'école des enfants	2,4	5,3
11	Problèmes de succession	2,1	0,7
12	Proximité d'amis, de proches	2,0	2,9
13	Logement repris par le propriétaire	2,0	7,3
14	Souhait d'un logement plus petit	1,4	0,4
15	Vente de la maison pour partage aux enfants	1,0	0,0
16	Gardiennage de la maison pour les parents	0,1	0,1
17	Hébergement gratuit par l'État ou l'employeur	0,1	0,1
Total		100	100

Le déménagement après le mariage est aussi fréquent. Le niveau de vie s'améliorant sans cesse, certains parents peuvent permettre à leurs enfants d'avoir leur propre logement aussitôt mariés, alors que la coutume voudrait plutôt que le jeune couple séjourne un certain temps dans le foyer des parents de l'époux. L'indépendance du couple vis-à-vis de ses parents minimise l'intervention de ces derniers et réduit les conflits entre les générations.

À Hanoi, les motifs sont un peu différents. On déménage parce qu'on veut avoir un logement plus grand (27,4 %), pour se rapprocher du lieu de travail (14,5 %), pour fonder un nouveau foyer (12,2 %) et posséder son propre logement (8,3 %). La proportion des ménages qui déménagent pour avoir un logement plus grand est plus de trois fois plus élevée à Hanoi qu'à HCMV.

À Hanoi toujours, le déménagement a contribué à une augmentation importante de la superficie habitable moyenne des logements et de la superficie moyenne par habitant (tableau 25).

Tableau 25: Superficie habitable des logements des ménages qui ont migré pour avoir un logement plus grand à Hanoi (m²)

Lieu de résidence précédent	Superficie du nouveau logement		Superficie par habitant	
	Avant	Maintenant	Avant	Maintenant
Arrondissements centraux	49,1	129,9	12,2	32,3
Arrondissements périphériques	38,3	81,2	11,3	23,9
Arrondissements ruraux	44,9	86,3	9,8	18,9
Étranger	180,0	250,0	25,7	35,7
Ensemble	48,3	121,9	16,4	28,8

De façon générale, la superficie habitable par foyer s'accroît considérablement, passant de 48,3 m² à 121,9 m². En ce qui concerne la superficie par habitant, elle passe de 9,8 m² à 18,9 m². Les plus grands bénéficiaires sont les ménages habitant précédemment dans les arrondissements centraux de Hanoi.

La migration forcée (à cause des études, de l'expropriation, du propriétaire ou de l'État qui reprend son logement) n'est pas considérable: 12,9 % à HCMV contre 15,5 % à Hanoi. Autrement dit, pour la plupart des ménages, il s'agit d'une migration volontaire.

Les migrations sont essentiellement intra-urbaines

Les migrations sont en très grande majorité intra-urbaines, à raison de 84,9 % à HCMV et 82,4 % à Hanoi (tableau 26). Parmi celles-ci, la plupart se produisent à l'intérieur même des arrondissements centraux (52,2 % à HCMV et 44,2 % à Hanoi). À Hanoi, les ménages migrants choisissent surtout les arrondissements de Ba Dinh, Hoan Kiêm, Đông Da, Hai Ba Trung comme destinations. Ce choix s'explique par l'avantage en matière d'équipements socio-économiques et culturels de ces arrondissements par rapport aux arrondissements périphériques et ruraux. En effet, les services administratifs et les équipements culturels tels que les librairies, les salles de cinéma, les écoles renommées se localisent pour la plupart dans le centre ville. De plus, les activités économiques y bénéficient aussi de conditions favorables.

Tableau 26: Direction des migrations selon la zone d'habitation, avant et après la migration, et la ville (%)

Zone d'habitation avant la migration	Zone d'habitation actuelle	Pourcentage	
		HCMV	Hanoi
Arrondissements centraux	Arrondissements centraux	52,2	44,2
Arrondissements périphériques	“	1,7	2,2
Arrondissements ruraux	“	1,2	1,1
Provinces	“	6,1	10,5
Étranger	“	0,5	0,6
Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	8,1	11,0
Arrondissements périphériques	“	6,9	12,2
Arrondissements ruraux	“	0,7	1,7
Provinces	“	3,4	5,0
Étranger	“	0,0	0,0
Arrondissements centraux	Arrondissements ruraux	10,0	2,2
Arrondissements périphériques	“	0,7	0,6
Arrondissements ruraux	“	3,4	7,2
Provinces	“	4,7	1,7
Étranger	“	0,2	0,0
Total	-	100	100

Les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux sont aussi des destinations des ménages qui vivaient initialement dans les arrondissements centraux: 8,1 % des migrants de HCMV et 11,0 des migrants de Hanoi se dirigent du centre-ville vers les arrondissements périphériques ; 10,0 % des migrants de HCMV, mais seulement 2,2 % de ceux de Hanoi se dirigent du centre-ville vers les arrondissements ruraux.

Le « glissement » de la population du centre vers la « périphérie » au sens large (arrondissements périphériques et ruraux) se mesure de la manière suivante:

- à HCMV, 18,1 des migrants se dirigent du centre vers la périphérie, tandis que 2,9 % font le trajet inverse ;
- à Hanoi, les chiffres correspondants sont respectivement de 13,2 % et 3,3 %.

Impacts du changement de résidence sur les conditions de vie et sur les activités culturelles et sociales des ménages migrants

Le changement de résidence a un impact sur les conditions de vie du ménage en matière d'études, de soins de santé, de loisirs, de voirie et de logement. Un membre d'un ménage migrant interviewé présente la situation actuelle de son ménage et la compare avec la situation au lieu de résidence précédent en précisant si la situation s'est dégradée ou s'est améliorée. Les avantages et les inconvénients observés sont plus ou moins généralisables à toute la famille.

À HCMV, parmi les ménages interviewés, 77 viennent des 42 provinces surtout des provinces côtières du sud du Centre, 4 reviennent de l'étranger. À Hanoi, parmi les ménages interviewés, 32 sont originaires de 19 provinces, en particulier des provinces du delta du Fleuve Rouge, 1 ménage revient de l'étranger. Pour étudier les migrations intra-urbaines, on ne prendra en compte que les migrants originaires de HCMV d'une part ou de Hanoi d'autre part ; les ménages en provenance de l'extérieur sont exclus de cette partie.

Les conditions d'études

La migration a un impact sur les études. Sur ce point, seuls les ménages qui ont des membres en âge d'aller à l'école ou qui suivent une formation continue sont concernés. 41 % des ménages à HCMV et 26 % des ménages à Hanoi ne le sont donc pas.

À HCMV, un tiers des ménages affirment que pour eux, les conditions d'études restent inchangées. La différence entre la proportion des ménages bénéficiant de meilleures conditions d'études et celle des ménages rencontrant plus de difficultés est de 5 %. À Hanoi, les conditions d'études sont inchangées pour un tiers des ménages, plus favorables pour un autre tiers et défavorables pour seulement 6 % des foyers. Dans l'ensemble, le déménagement a un impact positif sur les conditions d'études.

Pour les ménages qui disent que la migration n'entraîne pas de changement dans les conditions d'études de leurs membres, la plupart vivent actuellement dans les arrondissements centraux des deux villes. À HCMV, 88 % d'entre eux y vivaient déjà avant de migrer contre 84 % à Hanoi. Le nombre de ménages qui vivaient dans les arrondissements périphériques et les arrondissements ruraux et qui ont migré vers le centre n'est pas élevé et ils font savoir que pour eux, rien n'a changé. Ou bien les enfants des personnes concernées n'ont pas changé d'établissement scolaire ou bien les conditions d'études dans l'école qu'ils fréquentent actuellement sont semblables à celles de l'établissement précédent.

Le tableau 27 montre que la proximité de l'école et une meilleure qualité des études constituent pour les ménages migrants les deux grands avantages de la migration à HCMV. À Hanoi, la réduction de la distance entre le lieu d'habitation et l'école figure aussi au premier rang de la liste des avantages mais le fait d'avoir un endroit plus calme et plus spacieux pour étudier vient en seconde place, reléguant la qualité des études au troisième rang.

Tableau 27: Avantages déclarés pour les études par les ménages migrants selon la zone d'habitation et la ville (%)

Avantages	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Réduction de la distance maison-école	71,8	37,5	62,5	65,5	35,7	50,0	100,0	46,2
Il n'est pas nécessaire d'accompagner les enfants à l'école	5,1	0,0	12,5	5,5	3,6	0,0	0,0	1,9
Réduction des dépenses	5,1	12,5	12,5	7,3	3,6	0,0	0,0	1,9
Meilleure qualité des études	12,8	25,0	12,5	14,5	17,9	20,0	0,0	17,3
Endroit plus spacieux, plus calme pour les études	5,1	25,0	0,0	7,3	39,3	30,0	0,0	32,7

À HCMV comme à Hanoi, les difficultés souvent rencontrées après la migration sont la distance plus grande entre l'école et le lieu de résidence et la nécessité d'amener les enfants à l'école. L'augmentation des dépenses pour les études et la baisse de la qualité des études ne sont mentionnées que par quelques ménages à HCMV. D'une manière générale, l'impact le plus grand de la migration sur les études est la distance entre l'école et la maison. Réduite, elle est favorable, sinon, elle est considérée comme une difficulté.

La santé et les loisirs

Pour 60 % des ménages à HCMV et 70 % des ménages hanoïens, la migration n'a aucun impact sur les soins de santé. À HCMV, la proportion des ménages disant rencontrer des difficultés en la matière après le déménagement est plus élevée que la proportion des ménages qui affirment être avantagés ; c'est le contraire à Hanoi.

Dans les deux villes, la plus grande difficulté après le déménagement est l'éloignement des établissements de soins. À HCMV, certains ménages qui ont migré continuent à se faire soigner dans le même établissement qu'avant, d'où une plus longue distance. Un autre sujet de plainte est une moindre qualité des soins. Mais dans l'ensemble, les deux principaux avantages dans ce domaine sont l'amélioration de la qualité des soins et la réduction de la distance maison-établissement de soins.

Concernant les loisirs, parcs, maisons de la culture, bibliothèques, 49,0 % des ménages à Hanoi et 56,0 % à HCMV déclarent que rien n'a changé pour eux. À Hanoi, la moitié des ménages dit que la migration leur a profité, ce qui n'est pas le cas à HCMV où plus nombreux sont ceux qui pensent que la situation est pire.

Tableau 28: Changements en matière de loisirs selon la ville et la zone d'habitation

Évaluation de la situation en matière de loisirs	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Beaucoup plus favorable	5,7	3,1	5,1	5,1	9,2	12,5	5,0	9,7
Plus favorable	17,2	7,8	13,6	14,9	26,4	20,8	5,0	21,9
Situation identique	61,2	56,3	35,6	56,0	49,4	39,6	70,0	49,0
Plus défavorable	12,8	31,3	37,3	20,3	13,8	27,1	15,0	18,1
Beaucoup plus défavorable	3,1	1,6	8,5	3,7	1,1	0,0	5,0	1,3

Le point commun des deux villes est la concentration des lieux de loisirs comme les maisons de la culture, les parcs de distractions... dans les arrondissements centraux. C'est la raison pour laquelle les ménages dans ces arrondissements ont un accès plus facile aux loisirs que ceux qui habitent dans les arrondissements périphériques et ruraux.

Les infrastructures routières et les déplacements

Selon les ménages migrants à HCMV, la voirie dans l'actuelle zone de résidence est semblable à celle qu'ils avaient avant de migrer: la proportion des ménages qui disent que les routes sont meilleures est égale à celle des ménages qui disent le contraire (tableau 29). En effet, près d'un tiers des ménages migrants disent que la situation est pareille, près d'un tiers des ménages pense qu'elle s'est améliorée ou s'est nettement améliorée et plus du tiers restant n'est pas du tout satisfait. À Hanoi, les taux respectifs se situent à 30 %, 40 % et 30 %. On remarque donc qu'à Hanoi, la proportion des ménages tirant profit d'une meilleure infrastructure est plus élevée que celle des ménages qui ne sont pas contents de la voirie. À HCMV, 44 % des ménages dans les arrondissements périphériques et 60 % dans les arrondissements ruraux affirment que la voirie là où ils vivent est moins bonne. Dans ces zones, soit les routes ne sont pas encore construites, soit elles ne sont pas au niveau des nouvelles constructions.

Concernant la circulation, à HCMV, un tiers des ménages pense qu'elle est semblable à avant, près d'un tiers dit qu'elle est meilleure et plus d'un tiers juge qu'elle est plus difficile. En revanche, à Hanoi, la majorité des ménages (40,6 %) reconnaît qu'elle est plus facile qu'avant la migration, tandis que 32,9 % la jugent plus difficile.

À noter que ces résultats sont difficiles à interpréter, car les interviewés circulent évidemment dans l'ensemble de la ville ; leur réponse peut donc aussi bien concerner l'évolution de la circulation dans le temps.

Tableau 29: Répartition des ménages selon leur évaluation des changements en matière de voirie, de circulation et de qualité du logement selon la zone d'habitation et la ville (%)

Évaluation des changements	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Qualité de la voirie								
Nettement meilleure	4,8	1,6	8,5	4,9	9,3	12,2	15,0	10,9
Meilleure	30,0	23,4	20,3	27,1	27,9	32,7	30,0	29,7
Identique	35,7	31,3	10,2	30,6	29,1	24,5	35,0	28,4
Moins bonne	27,3	42,2	57,6	35,1	31,4	30,6	20,0	29,7
Beaucoup moins bonne	2,2	1,6	3,4	2,3	2,3	0,0	0,0	1,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
Qualité de la circulation								
Plus facile	26,9	42,2	39,7	31,8	38,4	38,8	55,0	40,6
Identique	36,1	35,9	19,0	33,2	24,4	26,5	35,0	26,5
Plus difficile	37,0	21,9	41,4	35,0	37,2	34,7	10,0	32,9
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
Qualité générale du logement et du quartier								
Nettement meilleure	9,3	11,1	10,3	9,8	16,5	22,9	15,8	18,4
Meilleure	52,9	58,7	56,9	54,6	62,4	60,4	57,9	61,2
Pareille	20,7	19,0	15,5	19,5	9,4	6,3	15,8	9,2
Moins bonne	15,9	11,1	17,2	15,2	10,6	10,4	10,5	10,5
Beaucoup moins bonne	1,3	0,0	0,0	0,9	1,2	0,0	0,0	0,7
Total	100	100	100	10	100	100	100	100
<i>Nombre de ménages</i>	227	64	59	350	87	48	20	155

La qualité générale du logement et du quartier

Les conditions générales relatives au logement et au quartier sont nettement meilleures ou meilleures qu'avant (64,4 % des ménages migrants à HCMV et 79,6 % à Hanoi l'affirment).

À HCMV, 19,5 % des ménages disent que rien n'a changé après le déménagement et 16,1 % des ménages pensent que c'est moins bien qu'avant. À Hanoi, 9,2 % seulement des ménages disent que leur situation actuelle est semblable et 11,2 % qu'elle est moins bonne qu'auparavant.

Impact du changement de résidence sur l'emploi des migrants

À HCMV, sur 1 239 personnes de 13 ans ou plus qui ont migré avec leur famille ou ont migré seuls, 771 personnes sont actives et 32,3 % d'entre elles ont changé d'emploi. À Hanoi, la proportion de migrants ayant changé d'emploi ne représente que la moitié du chiffre de HCMV, soit 15,5 % (47 personnes sur 305 actifs). À Hanoi, le nombre de personnes qui ont changé de travail après la migration est limité ; c'est pourquoi dans cette partie, notre analyse portera essentiellement sur HCMV.

Profil des migrants qui ont changé de travail après la migration

Une proportion de 32,3 % des migrants intra-urbains à HCMV et 15,5 % à Hanoi ont changé de lieu de travail. Bien que ces chiffres soient modestes, il est toujours utile de comprendre les raisons de ce changement. En fait, il s'est effectué au cours des 5 dernières années et nous formulons l'hypothèse que depuis, il n'y pas eu d'évolution importante en termes de niveau d'instruction et de qualification professionnelle chez les migrants.

À HCMV, comme à Hanoi, les hommes de 13 ans ou plus sont plus nombreux que les femmes à migrer, pourtant le taux de masculinité est plus élevé à HCMV qu'à Hanoi et dans les deux villes, le changement de lieu de travail est moins fréquent chez les hommes que chez les femmes. Mais l'écart est faible.

La plupart des migrants sont dans la tranche d'âge 20-39 ans (67,3 % à HCMV et 64,7 % à Hanoi) (tableau 30). La différence au niveau de l'âge entre les migrants qui ont changé de lieu de travail et ceux qui ne l'ont pas fait n'est pas considérable. Les premiers sont moins âgés que les derniers, l'âge moyen des premiers à Hanoi étant plus élevé qu'à HCMV. Il est de 36,1 ans à Hanoi contre 32,9 ans à HCMV. L'âge moyen des migrants qui n'ont pas changé de lieu de travail est de 35,5 ans à Hanoi contre 33,5 ans à HCMV.

Mais la différence en matière de niveau d'instruction entre les deux groupes est flagrante à HCMV comme à Hanoi, tout comme elle est flagrante entre HCMV et Hanoi. Les personnes qui n'ont pas changé de lieu de travail ont un niveau

d'instruction plus élevé que les personnes qui en ont changé: à HCMV, 50,8 % des personnes qui n'ont pas changé de travail et seulement 39,5 % de celles qui en ont changé ont un niveau d'instruction des 10^e à la 12^e classe ; les chiffres respectifs correspondant pour Hanoi sont de 88,7 % et 80,9 %. Une constatation du même ordre peut être faite à partir de la qualification professionnelle. Cela montre la grande instabilité professionnelle des personnes sous-qualifiées.

La différence quant à la qualification professionnelle entre les deux groupes de migrants est plus sensible. À HCMV, 75,4 % des migrants ayant changé de lieu de travail ne sont pas qualifiés soit 1,12 fois plus que la proportion des migrants qui n'en ont pas changé. À Hanoi, le décalage est de 2,12 fois entre les deux groupes.

Il n'y a pas de différence entre les deux groupes au niveau de la situation matrimoniale.

Le changement de lieu de travail est étroitement lié à la catégorie socio-professionnelle. Dans les secteurs primaire et secondaire (agriculture, sylviculture, aquaculture, construction et industrie), les migrants qui ont changé de lieu de travail sont plus nombreux que ceux qui ne l'ont pas fait. En revanche, dans le secteur tertiaire prépondérant en milieu urbain (60,4 % à HCMV et 71 % à Hanoi), les gens sont plus nombreux à ne pas changer de lieu de travail. L'écart est plus net à HCMV qu'à Hanoi (5,3 % contre 1,7 %).

À Hanoi, 68,6 % des migrants travaillant dans le secteur public n'ont pas changé de lieu de travail, soit 1,6 fois plus que la proportion des travailleurs qui en ont changé, ce qui est très spécifique à Hanoi. À HCMV, 68,9 % des migrants travaillant dans les entreprises privées ou familiales ont changé de lieu de travail, tandis qu'à Hanoi le nombre de personnes de ces entreprises ayant changé de lieu de travail est trois fois plus élevé que celui des personnes qui ne l'ont pas fait.

6. Secteur économique						
Entreprises publiques	22,4	10,9	18,7	68,6	43,8	64,7
Coopératives	2,3	3,2	2,6	2,7	0,0	2,3
Sociétés à actions, SARL	11,1	12,6	11,6	5,8	4,2	5,6
Entreprises privées	21,5	16,6	19,9	7,8	12,5	8,5
Entreprises unipersonnelles ou familiales	37,5	52,6	42,4	11,2	33,3	14,7
Entreprises à 100 % de capital étranger	1,9	0,8	1,6	1,2	2,1	1,3
Co-entreprises vietnamo-étrangères	3,3	3,2	3,3	2,7	4,2	2,9
Total	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	523	249	772	257	47	304

Raisons du changement de lieu de travail

Les raisons pour changer de lieu de travail suite à la migration sont multiples (tableau 31). Elles peuvent se regrouper en trois catégories:

Groupe 1: il se compose des raisons non liées au changement de lieu de résidence comme les promotions, la fin du contrat de travail et l'envie d'avoir un emploi et des conditions de travail plus intéressants ;

Groupe 2: il englobe les raisons liées au changement de lieu de résidence comme le souhait de travailler près de la maison, de changer de logement, d'avoir un meilleur emplacement pour l'activité ;

Groupe 3: il comprend les raisons familiales et le désir de vivre près des parents.

À HCMV, 56,7 % des changements de lieu de travail sont justifiés par des raisons du groupe 1 car ils ne sont pas directement liés à la migration. 40,6 % des changements sont dictés par des raisons du groupe 2. En ce qui concerne la zone d'habitation, les migrants habitant dans les arrondissements centraux ont plutôt changé de lieu de travail pour des raisons professionnelles, alors que pour les migrants habitant dans les arrondissements périphériques le changement de lieu de travail est plutôt dû au déménagement lui-même.

À Hanoi, le changement de domicile n'agit presque pas sur le changement de lieu de travail puisqu'il justifie seulement 11,6 % des cas. La raison essentielle relève du premier groupe de raisons. De nombreuses personnes ont changé de travail, motivées par le souhait de se rapprocher des parents et d'en prendre soin.

Tableau 31: Répartition des migrants occupés, de plus de 13 ans, ayant changé de lieu de travail, selon la raison principale du changement de lieu de travail, la zone d'habitation et la ville (%)

Raison principale du changement de lieu de travail	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Travail plus intéressant, salaire stable	48,7	23,7	35,3	41,5	40,4	16,5	67,2	38,4
Proximité du lieu de travail	9,4	11,8	18,1	12,1	0,0	2,4	10,9	2,9
Migration	16,6	29,6	18,1	18,8	1,5	7,1	3,6	3,6
Meilleures conditions de travail	11,5	7,4	11,3	10,9	8,9	7,1	0,0	6,5
Plus facile de trouver un emploi	6,5	5,9	3,8	5,6	3,0	2,4	0,0	2,2
Lieu de travail avant la migration	2,5	5,9	6,0	4,0	3,0	0,0	7,3	2,9
Fin de contrat	2,9	6,7	3,8	3,7	7,4	0,0	0,0	3,6
Vivre près de ses parents ou de ses proches	1,3	4,4	3,8	2,4	19,6	26,5	10,9	20,0
Promotion	0,4	1,5	0,0	0,4	10,4	14,1	0,0	9,5
Meilleures conditions d'études	0,0	3,0	0,0	0,4	1,5	17,0	0,0	6,0
Travail plus approprié	0,4	0,0	0,0	0,2	4,4	7,1	0,0	4,4
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Effectifs</i>	<i>145</i>	<i>35</i>	<i>69</i>	<i>249</i>	<i>23</i>	<i>14</i>	<i>9</i>	<i>47</i>

Avantages et inconvénients dus au changement de lieu de travail

Une proportion de 18,2 % des personnes qui ont changé de travail à HCMV et 6,2 % à Hanoi pense qu'elle a retrouvé les mêmes conditions de travail qu'au lieu de résidence précédent. En revanche, à Hanoi, la proportion des gens qui se heurtent à des difficultés dans le nouveau lieu de travail est plus élevée qu'à HCMV, soit 18 % contre 11 %.

La plupart des personnes ayant changé de lieu de travail estime que le nouvel environnement professionnel est plus favorable. Certaines énumèrent plusieurs avantages, d'autres n'en évoquent qu'un seul. L'avantage le plus apprécié est l'augmentation du revenu (50,9 % des migrants interviewés à HCMV et 48,0 % à Hanoi) (tableau 32).

Dans les deux villes, 17 % des migrants ont changé de lieu de travail parce que le lieu de travail précédent est trop éloigné du logement actuel. Parallèlement, 12,5 % des changements à HCMV et 17 % à Hanoi s'expliquent par la recherche d'un travail plus intéressant. Les autres avantages cités sont la réduction des dépenses, la simplification des formalités administratives pour les affaires...

Tableau 32: Répartition des migrants occupés, de plus de 13 ans, qui ont changé d'activité professionnelle et qui considèrent que la situation est meilleure, selon les avantages dus au changement de lieu de travail, la zone d'habitation et la ville (%)

Avantages liés au changement d'activité professionnelle	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Revenus plus élevés	53,0	48,2	47,7	50,9	46,3	38,8	67,2	48,0
Réduction de la distance entre le lieu de travail et le lieu d'habitation	11,3	25,2	24,8	17,0	20,7	15,78	10,9	17,2
Travail plus intéressant	12,4	17,8	13,6	13,5	10,4	18,0	30,8	16,8
Réduction des dépenses	8,5	4,4	6,0	7,2	3,0	9,0	3,6	5,0
Formalités administratives pour le commerce plus simples	1,1	0,0	0,0	0,6	1,5	0,0	0,0	0,7
Promotion	0,0	0,0	0,7	0,2	1,5	0,0	0,0	0,7
<i>Effectifs</i>	<i>145</i>	<i>35</i>	<i>69</i>	<i>249</i>	<i>23</i>	<i>15</i>	<i>9</i>	<i>47</i>

N.B. Plusieurs réponses possibles

Les inconvénients générés par les changements d'activité professionnelle ne sont pas nombreux à HCMV alors que le taux s'élève à 18 % à Hanoi. Les difficultés les plus citées par ordre décroissant d'importance sont la baisse des revenus, l'augmentation des dépenses et un travail non approprié. Les problèmes de dépenses semblent liés au changement de domicile. Les deux difficultés restantes peuvent être citées tant par les migrants que par les non-migrants: des déplacements plus longs et les démarches administratives plus difficiles.

En conclusion

L'étude des migrations intra-urbaines durant les 5 dernières années révèlent des différences entre les ménages non migrants et les ménages migrants en termes d'équipement et de confort, de vulnérabilité aux inondations, de type de logement... Même si HCMV et Hanoi sont les plus grandes villes du pays, leur contexte économique, culturel et social différent explique les disparités qui existent entre les ménages non migrants et les ménages migrants.

La migration intra-urbaine s'explique par plusieurs raisons. Elle est particulièrement forte dans les arrondissements centraux. L'hypothèse de l'amélioration des conditions de vie des ménages migrants est parfaitement vérifiée par de nombreux facteurs: plus grande surface habitable moyenne, nombre plus élevé de ménages accédant à la propriété de leur logement, nombre plus important de ménages ayant une cuisine indépendante dans la maison, logement mieux équipé, sanitaires plus modernes, collecte des déchets à domicile se généralisant, meilleurs moyens de transport...

La migration a un impact sur les activités culturelles et sociales et sur l'emploi. D'une manière générale, les conditions d'études sont meilleures, ainsi que les soins de santé, les loisirs et la voirie, mais des difficultés subsistent bien sûr. Le changement de lieu de travail, justifié par des raisons diverses, apporte par ailleurs aux travailleurs de nombreux avantages tels que l'augmentation des revenus, la réduction de la distance entre le lieu de travail et le lieu d'habitation, le caractère plus intéressant du travail...

Références

- Chateau Bénédicte, 2003, La densification du bâti dans la ville de Hanoi. Mémoire de maîtrise de géographie, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 122 p.
- Bộ Xây Dựng, 1999, Định hướng qui hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam đến năm 2020. Hà Nội: Nhà xuất bản Xây dựng, 110 tr.
[Ministère de la Construction, 1999, Plan général de développement urbain au Viêt-nam jusqu'en 2020. Hanoi: Éditions de la Construction, 110 p.]
- Dang Xuân Duong, Lê Hồng Kê, 2000, La population de Hanoi. In Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., p. 243-261. (Économie et Développement).
Nouv. réf.: Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kê, Hà Văn Quế, 2004, Dân số Hà Nội. Trong Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), Dân số và Phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 2004, 701 tr. + 16 phụ bản, tr. 269-298.
- Institut des Métiers de la Ville (IMV), Rosier Charlotte, 2003, État des lieux et perspectives du secteur des transports urbains à Hanoi. Draft n° 2. Hanoi, 102 p.
- Phan Đắc Lộc, 2002, Kết quả điều tra nhà ở và điều kiện sinh hoạt của dân cư 1/4/1999. Dân số và Phát triển (Hà Nội), số 2(12), tr. 9-13.
[Phan Dac Loc, 2002, Résultats de l'étude sur le logement et les conditions de vie des habitants, 1/4/1999. Population et Développement (Hanoi), n° 2 (12), p. 9-13.]
- Sài Gòn Giải phóng, ngày 15, tháng 8, năm 2003.
[Saigon Libéré, 15 août 2003.]
- Turner, John F.C., 1968, Housing patterns, settlement patterns and urban developing in modernizing countries. *Journal of the American Planning Association*, 34(6), p. 354-363.
- Viện Kinh Tế Thành phố Hồ Chí Minh, 2000, Điều chỉnh qui hoạch kinh tế xã hội Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010. TP.HCM, 418 tr.
[Institut de recherche économique de Hồ Chi Minh Ville, 2000, Recomposition socio-économique à Hồ Chi Minh Ville à l'horizon 2010. HCMV, 418 p.]
- Yap Kioe Seng, 1992, Housing policy handout. Bangkok: Human Settlement Development Planning, Asian Institute of Technology.

5

Les déplacements temporaires

*Patrick Gubry
Nguyễn Quốc 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 l'enquête	Hô Chi Minh Ville		Hanoi	
	<i>Effectifs</i>	%	<i>Effectifs</i>	%
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. 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

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. Deux 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 de sortie du logement	Hô Chi Minh Ville			Hanoi			Hanoi		
				Données brutes			Données pondérées*		
	Ensemble	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble	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

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 veille¹. 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 (%)

Raisons de sortie du logement	Hô Chi Minh Ville								Hanoi							
	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. École/ 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 de sortie du logement	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ensemble	Jours ouvrables	Week-end	Ensemble	Jours ouvrables	Week-end
0. N'ai pas quitté 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. École/ formation	13,0	13,2	12,6	14,1	15,0	11,9
3. Amener les enfants à l'école	6,5	7,0	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	3,5	3,4	3,6	4,4	3,4	6,5
6. Rendre visite aux amis	4,9	4,8	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 (%)

Zone de travail	Zone de résidence							
	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	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 Đông Anh travaillent dans leur arrondissement, mais seulement 42 % des habitants de l'arrondissement de Đông 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 Đông Anh, Gia Lâm et Thanh Tri à Hanoi), alors que dans les arrondissements « résidentiels » la population trouve souvent son emploi à l'extérieur de l'arrondissement (3^e arrondissement, Phu Nhuận, 10^e arrondissement à HCMV; arrondissements de Cầu Giấy, Tây Hồ, Ba Đình à Hanoi). La faible proportion d'habitants de l'arrondissement de Cầu Giấy 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 domicile-travail. 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,

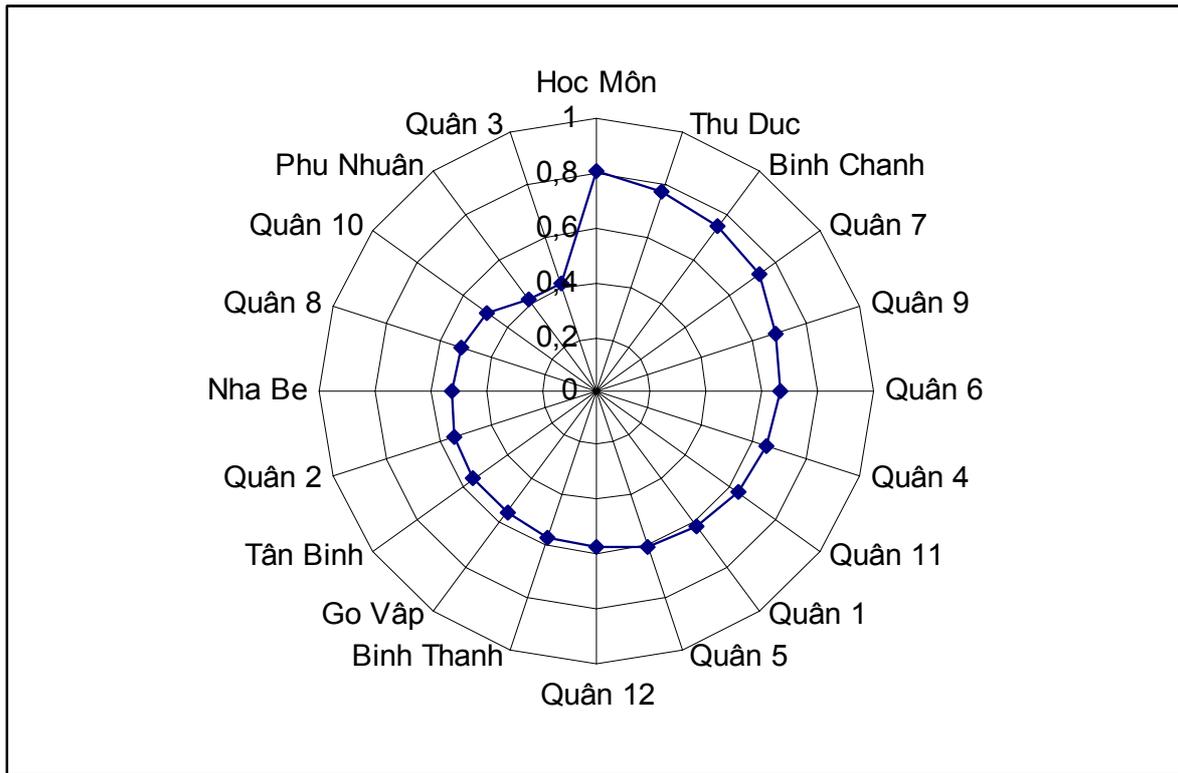


Figure 1: Proportion des travailleurs ayant un emploi dans leur arrondissement de résidence à Hô Chi Minh Ville

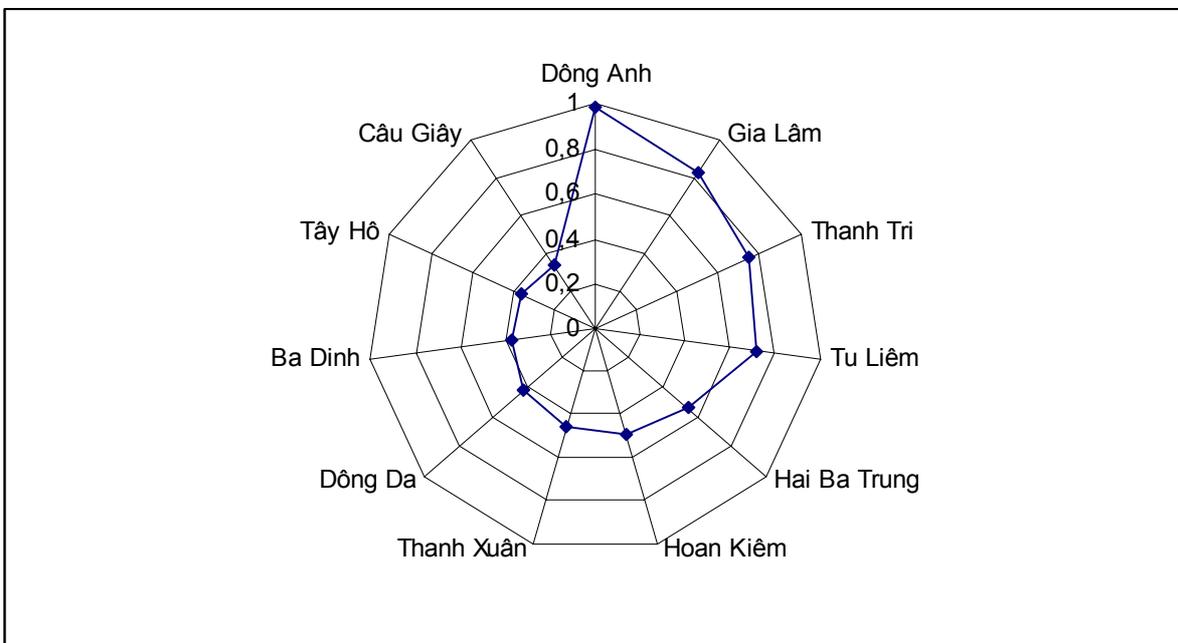


Figure 2: Proportion des travailleurs ayant un emploi dans leur arrondissement de résidence à Hanoi

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)

Zone de travail	Distance et temps	Zone de résidence							
		Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
		Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements centraux	Distance	3,7	10,7	9,2	4,4	3,2	6,2	9,5	4,2
	Temps	13,4	28,2	26,5	14,8	12,4	21,2	27,4	15,1
Arrondissements périphériques	Distance	12,8	3,3	9,6	5,2	7,2	2,6	7,8	4,2
	Temps	35,6	11,4	26,4	16,2	22,9	10,6	27,1	15,2
Arrondissements ruraux	Distance	12,5	6,5	2,5	4,0	11,5	11,9	2,1	3,4
	Temps	35,3	19,4	10,7	14,5	30,3	29,6	11,8	14,2
Autres provinces	Distance	40,9	25,3	30,6	35,2	28,2	23,6	20,6	25,1
	Temps	71,0	70,6	76,7	72,0	43,3	46,8	18,3	40,1
Ensemble	Distance	5,0	5,7	4,6	5,1	4,5	5,5	3,4	4,3
	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)

Arrondissement de résidence	Distance/temps	Arrondissement de travail																			
		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	33			30	
Arr. 3	Distance	4,4	10,0	1,6	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	5,2							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	33			26		
Arr. 7	Distance	5,9			4,0	7,0	11,0	2,6			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	6,7	12,0	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			5	12		20	33	35	20	33		37	

Arr. 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	7				18	15	59		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 Nhuận	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			3	24	14	14	42		45	
Go Váp	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
Bình 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	
	Temps	23	20	14	30	26	36	29	30	20	22		35	16	19	7	31	27	35	25	
Tân Bình	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		
Bình Chánh	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)

Arrondissement de résidence	Distance/temps	Arrondissement de travail										
		Ba Dinh	Hoan Kiếm	Dông Da	Hai Ba Trung	Tây Hồ	Câu giầy	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
	Temps	11	18	17	19	23	15	21	23		32	30
Hoan Kiếm	Distance	6,0	1,0	6,0	4,2	5,0	6,0	8,8	16,0	20,0	6,4	10,0
	Temps	17	5	20	13	20	20	24	60	45	21	30
Dông Da	Distance	4,0	5,0	1,6	4,4	6,0	7,8	4,9	10,3		10,5	6,0
	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
	Temps	18	15	17	10,2	23	30	24	31	45	30	25
Tây Hồ	Distance	5,0	7,0	5,3	8,5	1,7	6,5	15,0	2,5		19,0	18,0
	Temps	19	26	23	28	9	20	45	13		48	90
Câu Giây	Distance	5,0	10,0	6,0	9,7	3,5	2,7	12,3	8,2	13,5	12,3	15,7
	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
	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	
	Temps	25	38	35		20	18	28	9		40	
Dông Anh	Distance									1,5	16,0	
	Temps									12	45	
Gia Lâm	Distance	10,0	8,0	15,1	17,0	8,7	17,7	20,0	25,0		2,0	
	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
	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 Nhuận 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 Cầu Giấy 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 Gò Vấp 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 Bình Chánh 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 Cầu Giấy et Thanh Trì (ce qui paraît surestimé), et 1 h 10 entre Gia Lâm et Cầu Giấy (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 Vũng Tàu à partir de HCMV, Hải Phòng ou Hòa Bình 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 Đình 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)

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

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

Moyen de transport principal	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	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 (<i>Honda ôm</i>)	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.

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

Accompagnement	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Seul(e)	81,5	74,6	78,6	75,7	73,3	74,6
Avec conjoint	7,5	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	11	7,4	8,9	8,1
Avec une autre personne	0,9	1,3	1,1	1,8	2,1	1,9
Total	100	100	100	100	100	100

Indemnité de transport

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 professionnel	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Agriculture	100 000	100 000	100 000	175 000	300 000	237 500
Élevage, 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

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)

Zone d'études	Distance et temps	Zone de résidence							
		Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
		Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements centraux	Distance	3,3	10,1	9,4	3,8	2,4	5,6	10,3	3,4
	Temps	14,1	27,3	27,4	15,2	12,2	20,3	31,4	14,6
Arrondissements périphériques	Distance	13,8	2,5	7,6	3,5	7,6	2,6	10,8	4,5
	Temps	42,9	12,8	25,0	15,3	25,3	12,3	31,0	17,0
Arrondissements ruraux	Distance	8,0	1,8	2,0	2,0	11,5	11,6	2,1	2,6
	Temps	30,0	11,9	11,7	11,9	32,5	38,9	13,2	14,6
Autres provinces	Distance	-	20,0	4,0	20,0	-	44,7	15,8	28,1
	Temps	-	30,0	15,9	30,0	-	45,0	33,8	38,6
Ensemble	Distance	3,4	3,8	4,0	3,6	3,0	4,5	3,6	3,5
	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 et temps	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
		Garçons	Filles	Ensemble	Garçons	Filles	Ensemble
Arrondissements centraux	Distance	3,5	3,4	3,4	2,7	3,3	3,0
	Temps	14,9	14,3	14,6	12,7	14,7	13,6
Arrondissements périphériques	Distance	3,8	3,7	3,8	4,8	4,2	4,5
	Temps	14,9	15,4	15,1	16,7	16,7	16,7
Arrondissements ruraux	Distance	4,1	3,8	4,0	3,6	3,6	3,6
	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
	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 hanoïens vont à l'école à vélo, à pieds ou 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. 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 (%)

Moyen de transport	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	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 (<i>Honda ôm</i>)	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, Đông 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 (%)

Lieu de départ	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	M	F	Ensemble	M	F	Ensemble
Lieu d'habitation	88,3	88,1	88,2	88,9	88,8	88,9
École	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 Minh Ville			Hanoi		
	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 (<i>Honda ôm</i>)	-	-	-	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.

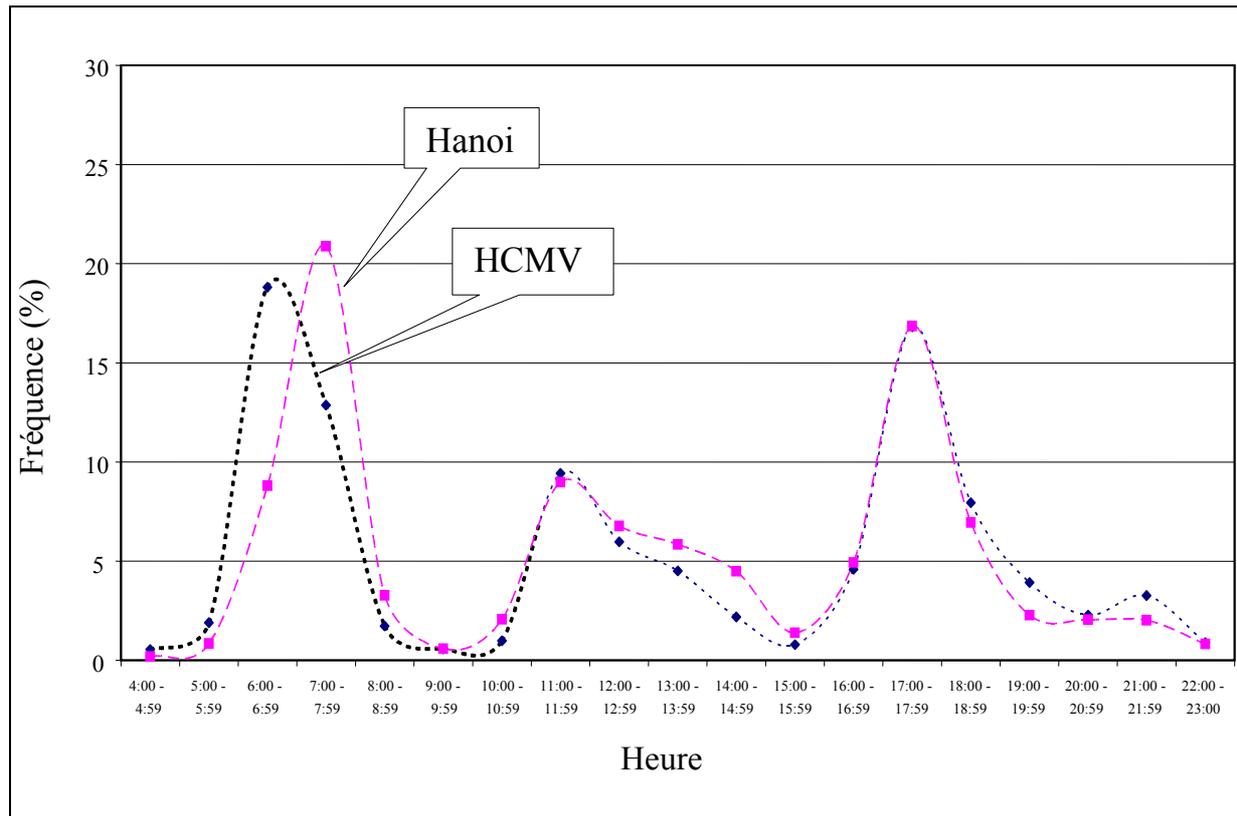


Figure 3: Horaires des déplacements pour les motifs confondus de travail, d'école ou de cours supplémentaires selon la ville (%)

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 (%)

Lieu des courses	Hommes							Femmes							Ensemble						
	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 Minh Ville																					
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
Sur le trottoir n'importe où	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
Grand marché	84,4	2,1	2,0	2,6	4,8	4,1	100,0	63,2	8,6	5,2	7,1	9,3	6,7	100,0	73,0	5,6	3,7	5,0	7,2	5,5	100,0
Superette/boutique	73,4	0,2	1,4	3,1	10,3	11,7	100,0	65,1	0,3	2,4	5,9	12,8	13,4	100,0	68,9	0,2	2,0	4,6	11,6	12,6	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
Hanoi																					
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	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
Superette/boutique	70,2	0,0	0,6	2,6	11,3	15,3	100,0	60,3	0,3	1,7	5,6	16,3	15,9	100,0	65,0	0,1	1,2	4,2	13,9	15,6	100,0
Hypermarché	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

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 (%)

Type de loisirs	Hommes							Femmes							Ensemble						
	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 Minh Ville																					
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/ expositions	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
Discothèque	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
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	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

Hanoi																					
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 citoyens 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, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hồ Chí Minh Ville et Hanoi (Viêt-nam). *In* Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương (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 Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, 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 Thiêng, 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./ 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 chuyên ngành đô thị, 287 p., p. 131-146.
- Moustier Paule, Dao The Anh, Hoang Bang An, Vu Trong Binh, Figuié 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).

6

Opinions concernant les déplacements

*Vu Hoang Ngân
Phan Van Khiêt*

Hô Chi Minh Ville et Hanoi sont les deux plus grandes agglomérations urbaines du Viêt-nam en matière de population. Ces deux villes totalisent respectivement 5,479 et 2,931 millions d'habitants et leur population urbaine s'élève respectivement à 4,623 millions et 1,721 millions d'habitants en 2002 (Tông Cuc Thông Kê, 2003). Ces dernières années, l'explosion de la population et des moyens de transports en milieu urbain surchargent de plus en plus les infrastructures, entraînent une augmentation alarmante du trafic et de l'insécurité routière, et affectent l'environnement.

En ce qui concerne les infrastructures, HCMV, dispose à l'heure actuelle de 0,81 km de voies par km² alors que le besoin minimum se situe entre 4 et 6 km par km² (So Giao Thông Công Chính TP.HCM, 2002). L'emprise moyenne des voies n'est que de 6,5 m et les voies dont la largeur dépasse 12 m ne représentent que 19 % de la totalité de la voirie. Tandis que les infrastructures routières restent insuffisantes pour la circulation, la chaussée, à force d'être retournée pour la réparation ou l'installation des ouvrages souterrains (canalisations, câbles électriques, télécommunications...) est à certains endroits impraticables. Au même moment, les trottoirs publics sont encombrés par le parking des motocyclettes et les activités économiques privées, relevant notamment du secteur informel, obligeant les piétons à marcher sur la chaussée (Drummond, 2000).

Il est à noter qu'à HCMV et Hanoi, le nombre d'engins de transport individuels, dominés par les deux-roues motorisés, est très élevé. La motocyclette est devenue le mode de déplacement le plus populaire, une tendance confortée par la présence croissante sur le marché des motos fabriquées en Chine que les prix raisonnables mettent à la portée de la classe moyenne.

Ajoutons à cela que le système des transports publics à HCMV et à Hanoi ne couvre respectivement que 3,7 % et 9,0 % des besoins en déplacement, des taux nettement inférieurs à ceux des métropoles de même taille à l'étranger (Công ty Vân tai va Dich vu Công công Ha Nội, 2002).

Un autre problème est l'insuffisance numérique du personnel de contrôle du trafic urbain et celle des infrastructures techniques. La police routière, l'autorité principale en la matière, est peu nombreuse et ne peut donc que difficilement traiter en même temps les infractions et réguler la circulation.

Dans ce contexte, la Résolution n° 13/2002/NQ-CP du Premier Ministre promulguée le 19 novembre 2002 a contribué à résoudre en partie ces problèmes. Les solutions proposées sont principalement relatives au développement des transports en commun, à un aménagement adéquat des infrastructures et à des mesures répressives pour un respect plus strict du Code de la route.

L'enquête sur les mobilités intra-urbaines été réalisée cinq mois seulement après la mise en application de cette résolution, ce qui pouvait occasionner une surestimation des facteurs positifs : les personnes interrogées ont tendance à comparer systématiquement la situation actuelle avec celle qui prévalait avant la résolution.

Interrogées, 12 010 personnes de 13 ans ou plus (dont 7 111 à HCMV et 4 899 à Hanoi) ont fait part de leurs opinions sur le trafic urbain ; parmi celles-ci, seule la moitié est directement et régulièrement confrontée aux problèmes de trafic, les autres restant plutôt à la maison. Selon leur zone d'habitation, elles peuvent être réparties en trois groupes : le centre-ville, la zone périphérique et la zone rurale.

Opinions des habitants

L'enquête a porté sur les questions concrètes suivantes :

- ▶ Difficultés rencontrées pendant les déplacements et frais de déplacement ;
- ▶ Qualité du réseau routier ;
- ▶ Activités de la police routière ;
- ▶ Système des transports en commun (plus précisément la qualité des services de ce mode de transport)

Difficultés rencontrées pendant les déplacements

Les déplacements constituent toujours un problème d'actualité dans notre vie quotidienne de par leur caractère répétitif et régulier et parce qu'ils concernent la quasi-totalité de la population. Dans le contexte d'une densité très élevée, surtout à HCMV et Hanoi qui affichent respectivement 2 496 et 2 979 habitants par km² (Trần Thi Trung Chiên, 2002) et d'un rythme élevé de croissance urbaine, les flux accrus de

migrants liés à l'exode rural et l'insuffisance des infrastructures de transport posent des problèmes cruciaux et délicats.

À la question « *Quelles sont vos difficultés dans les déplacements?* », les personnes interviewées ont avancé différentes réponses (tableau 1).

Tableau 1 : Difficultés rencontrées lors des déplacements quotidiens selon la ville et la zone d'habitation (%)

Difficultés	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Centre-ville	Zone périphérique	Zone rurale	Ensemble	Centre-ville	Zone périphérique	Zone rurale	Ensemble
Embouteillages	42,9	17,6	19,4	34,6	41,6	33,7	9,5	29,9
Risques	24,3	8,5	18,9	20,6	17,1	7,4	13,0	14,0
Distances trop grandes	4,7	3,6	12,2	5,7	4,3	3,7	4,5	4,2
Pas d'autobus	3,0	19,1	4,3	6,1	2,1	0,9	7,4	3,6
Autobus peu pratique	1,9	1,3	2,9	2,0	2,0	1,4	0,8	1,5
Frais trop élevés	1,7	0,8	2,0	1,6	1,6	1,4	1,8	1,6
Routes mauvaises	4,7	4,2	0,2	3,9	3,6	3,0	2,4	3,1
Pollution	0,3	-	-	0,2	2,9	7,8	-	2,9
Pas de place de stationnement	-	-	-	-	0,3	-	0,1	0,2
Pas de difficulté	41,4	63,1	56	47,6	44,7	54,1	68,1	53,9
Pas de réponse	1,0	1,1	1,8	1,2	-	-	-	-

N.B. : Personnes présentes à l'interview, âgées de 13 ans ou plus

Les résultats sont surprenants puisque les personnes déclarant ne rencontrer aucune difficulté pendant leurs déplacements représentent la proportion la plus importante, soit 44,7 % HCMV et 53,9 % à Hanoi (tableau 1). L'explication vient du fait que la plupart d'entre elles n'ont pas un grand besoin de se déplacer, qu'elles sortent peu de chez elles, qu'elles ne se déplacent que sur de courtes distances ou qu'elles utilisent des véhicules conduits par d'autres personnes.

Classification des difficultés dans les déplacements

00	Je ne sais pas, je ne sors jamais de chez moi, je n'ai pas de moyen de transport
01	Pas de difficulté
02	Embouteillages, courses de motos, difficultés pour traverser la rue
03	Risques, accidents nombreux
04	Grandes distances
05	Pas de bus, perte de temps quand on prend le bus
06	Bus pas régulier, bondé, arrêts de bus trop loin de la maison
07	Frais de déplacements trop élevés, « démarches pour assurances compliquées et c'est pourquoi on n'est jamais indemnisé »
08	Réseau routier pas bon, rues étroites et mauvaises, inondées, beaucoup de sens interdits, il faut faire beaucoup de détours, chaussées encombrées par les étals des petits commerçants et les piétons, rues pas goudronnées ou revêtement de mauvaise qualité
09	Poussière, pollution
10	Pas de place de stationnement pour les voitures ou les motos

Les deux difficultés essentielles dans les déplacements dans chacune des deux villes sont les embouteillages (34,6 % des avis à HCMV ; 29,9 % à Hanoi) et les risques (accidents de circulation), qui représentent 20,6 % des avis à HCMV et 14,0 % à Hanoi. L'absence des bus et leur irrégularité n'affectent que 6,1 % des habitants de HCMV et 3,6 % des habitants de Hanoi. Suivent la distance et le mauvais réseau routier, soit respectivement 5,7 % et 3,9 % des avis à HCMV et 4,2 % et 3,1 % à Hanoi. Les autres sujets de préoccupation, la pollution et le manque de stationnement entre autres, représentent des parts infimes. Le rythme accéléré d'urbanisation alors que les infrastructures restent insuffisantes et mal aménagées, aussi bien à HCMV qu'à Hanoi, justifient que les embouteillages viennent en tête. À Hanoi, les nombreux nœuds de circulation sont devenus des points sensibles. Pour faire face à cette situation, de nombreux projets de réhabilitation du réseau routier ont été approuvés mais en septembre 2003, ils restent encore dans les tiroirs à cause des difficultés pour libérer les terrains et pour reloger les habitants, les indemnités se révélant peu satisfaisantes et les habitants refusant de s'en aller parce qu'ils ont souvent peur de perdre une place propice au commerce¹.

Les opinions des habitants de HCMV sur ce problème ne diffèrent pas beaucoup de ceux des Hanoïens. Mais de façon générale, les transports urbains semblent mieux appréciés à Hanoi qu'à HCMV où 34,6 % des personnes interrogées souffrent des embouteillages contre 29,9 % à Hanoi. Par ailleurs, le nombre de personnes évoquant les risques de circulation est plus grand à HCMV qu'à Hanoi (20,6 % contre 14,0 %). On connaît le caractère meurtrier de la circulation routière dans le pays, même en ville où les gens circulent à moto sans casque de protection. Seule la pollution est jugée plus grave à Hanoi qu'à HCMV (2,9 % contre 0,2 %).

¹ Site Web de Vietnam News Network (VNN), <http://www.vnn.vn>, 09/05/2003.

Ces opinions relativement positives et un peu étonnantes sont sans doute dues aux efforts récents des deux villes pour moderniser et améliorer la qualité des infrastructures techniques comme du réseau routier, créer de nouvelles agglomérations urbaines, supprimer les goulots d'étranglement, répartir les flux de trafic pour accroître la fluidité. Il ne faut pas oublier de citer le développement du réseau de bus et le rétablissement de l'ordre conformément à la Résolution n° 13 qui vise à limiter les embouteillages et les accidents.

Les personnes déclarant trouver leurs déplacements difficiles ne sont pas nombreuses ; celles qui déclarent rencontrer plusieurs difficultés simultanées lors de leurs déplacements en ville le sont encore moins. Une seule personne à Hanoi dit faire face à la fois à 6 difficultés, 6 personnes dont 4 à HCMV et 2 à Hanoi déclarent être confrontées à 5 difficultés. Dans les deux villes, 16,7 % des habitants seulement éprouvent une seule difficulté lors de leurs déplacements.

De façon générale, ce sont les habitants du centre-ville qui jugent les déplacements les plus difficiles par rapport à ceux des autres arrondissements, surtout en matière d'embouteillages et de risques. À HCMV, 42,9 % des habitants dans le centre parlent d'embouteillages contre seulement 17,6 % et 19,4 % dans la zone périphérique et la zone rurale. À Hanoi, l'écart n'est pas grand entre les habitants du centre-ville et ceux de la zone périphérique mais considérable entre ceux du centre et ceux de la zone rurale (41,6 %, 33,7 % et 9,5 %). Les avis sur les embouteillages sont les plus positifs dans la zone rurale où la densité de population est plus faible. En revanche, d'autres problèmes sont jugés plus graves, l'absence de bus par exemple. À HCMV, le manque de bus dans la zone périphérique est beaucoup plus gravement accusé qu'ailleurs ; il semblerait que le réseau de bus n'est pas arrivé à desservir correctement la zone périphérique. Ces statistiques reflètent fidèlement l'état actuel des transports publics qui, en dépit des efforts d'investissement et d'amélioration récents, ne se sont pas encore déployés jusqu'en périphérie. Les quelques lignes nouvelles ont une fréquence faible, n'empruntent que les axes principaux et ne traversent que le centre des villes.

Les frais de déplacements ne sont pas considérés comme une vraie difficulté puisque 1,6 % seulement des personnes interrogées, à HCMV comme à Hanoi les évoquent. Examinons le budget réservé à ce poste (tableau 2).

Tableau 2 : Montant des frais de déplacements selon la ville (%)

Montant des frais de déplacement	HCMV	Hanoi
Pas de frais	30,4	33,2
<i>Frais :</i>		
Moins de 50 000 VND	31,2	39,3
De 50 000 VND à 100 000 VND	19,1	16,8
De 100 000 VND à 200 000 VND	12,1	8,4
De 200 000 VND à 500 000 VND	6,1	2,1
De 500 000 VND à 3 000 000 VND	1,1	0,2
Total	100	100

Les 30,4 % des personnes à HCMV 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 ou à côté de leur logement, des personnes âgées ou des jeunes que leurs parents conduisent à l'école. À HCMV, les personnes concernées déboursent en moyenne 105 500 dongs par mois contre 72 000 dongs seulement à Hanoi. Cela représente une part non négligeable du salaire mensuel moyen par habitant qui, selon les résultats de l'enquête sur les niveaux de vie des ménages réalisée par le Bureau Général des Statistiques en 2002, s'élève à 626 000 VND en milieu urbain. À titre de comparaison, les frais de déplacements représentent 16,8 % du revenu alors que toujours d'après cette enquête, les dépenses relatives à la nourriture en représentent 57 %.

La majorité des personnes qui déclarent devoir payer leurs déplacements dépensent mensuellement moins de 100 000 VND. Très peu de gens consacrent plus de 200 000 VND au déplacement ; il s'agirait de personnes possédant une voiture ou conduisant une moto-taxi plus connue localement sous le nom de *Honda ôm*².

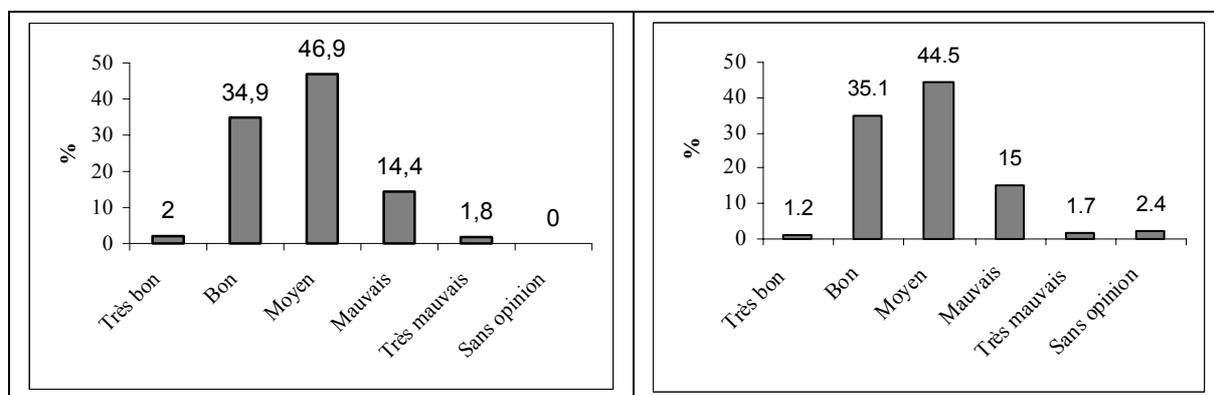
Opinions sur la qualité des routes

L'opinion des personnes interrogées sur la qualité de la voirie dans les grandes villes reflète en partie l'état réel des infrastructures (tableau 3).

² Le mot *ôm* se rapporte au geste d'enlacement que peut faire le passager autour de la taille du conducteur.

Tableau 3 : Opinions sur la qualité des routes selon la ville et la zone d'habitation (%)

Évaluation	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Centre -ville	Périphérie	Zone rurale	Ensemble	Centre -ville	Périphérie	Zone rurale	Ensemble
Très bonne	1,0	1,8	6,1	2,0	1,0	1,1	1,8	1,2
Bonne	39,9	28,1	22,3	34,9	35,9	36,6	32,8	35,1
Moyenne	44,1	55,7	48,3	46,9	45,4	40,7	45,5	44,5
Mauvaise	12,8	14,2	20,9	14,4	13,5	17,0	16,2	15,0
Très mauvaise	2,2	0,2	2,3	1,8	1,0	3,4	1,9	1,7
Sans opinion	-	-	-	-	3,3	1,1	1,8	2,4
Total	100	100	100	100	100	100	100	100



Hô Chi Minh Ville

Hanoi

Figure 1: Opinions sur la qualité des routes selon la ville et la zone d'habitation (%)

À HCMV et Hanoi, respectivement 36,9 % et 36,3 % de la population jugent « bonne » ou « 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 peuvent ne pas être encore très bonnes mais qui ont été remises à niveau récemment et sont donc meilleures qu'avant.

En général, les opinions sur les infrastructures routières dans les deux plus grandes agglomérations du Viêt-nam ne sont pas très différentes. Ces chiffres ont dû évoluer dernièrement suite à la modernisation des infrastructures de transport dans les grandes villes. On pourrait citer les centres urbains tels que Phu My Hung (7^e arrondissement), Binh Phu (6^e arrondissement), Binh Tri Dong (Binh Chanh)... à HCMV et Trung Hoa–Nhan Chinh, Linh Dam, Dinh Cong... à Hanoi. Les projets de développement urbain sont nombreux : le boulevard Saigon sud, le prolongement de la

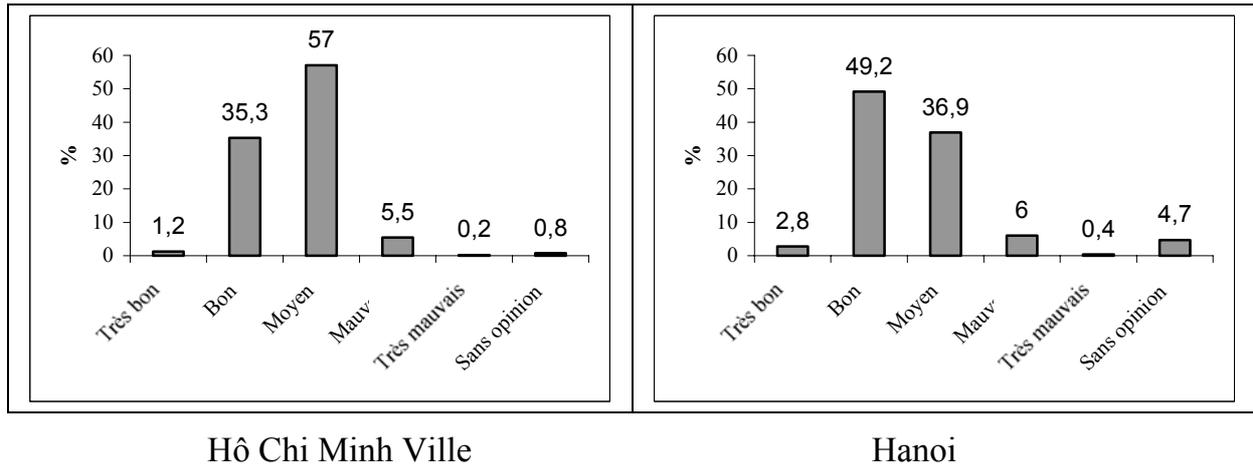


Figure 2 : Évaluation des activités de la police de la route selon la ville (%)

Les réponses fournies sont assez positives. Respectivement 36,5 % et 52,0 % des personnes interrogées à HCMV et Hanoi jugent « bonnes » ou « très bonnes » les activités de la police de la route. En revanche, elles ne sont que 5,7 % et 6,4 % à les trouver « mauvaises » ou très « mauvaises ». Cela s'explique en premier lieu par l'impact de la nouvelle réglementation, comme le suggère cet habitant : « *les précédentes décisions étaient appliquées de façon conjoncturelle puis les choses revenaient à la normale tandis que la Résolution n° 13 du Premier Ministre fait preuve de stabilisation et d'efficacité à long terme* » (homme, 40 ans, arrondissement Dong Da, Hanoi).

En effet, certains « points chauds » ont disparu, certains axes sont plus fluides. Mais le nombre sans cesse croissant des moyens de déplacement fait que les embouteillages persistent dans les grandes villes. De plus, les activités de la police de la route n'arrivent pas à couvrir tous les quartiers.

Les réponses positives sur les activités de la Police de la route sont essentiellement le fait des ressortissants des quartiers centraux tandis que les avis négatifs sont surtout formulés par les habitants de la zone rurale. En effet, la police de la route est déployée majoritairement dans le centre-ville qui compte de nombreux nœuds de communications et un trafic ininterrompu alors qu'en zone rurale, la présence de cette autorité est très floue.

Pour être plus concret, chaque personne a eu la faculté d'avancer plusieurs raisons qui l'ont conduite à émettre son opinion mais en fait les personnes interviewées n'ont le plus souvent cité que la raison qu'elles considèrent comme la plus importante (tableau 5).

Classification des évaluations portées sur les activités de la police de la route**Ses effectifs**

00 Pas de réponse, je n'ai pas d'avis, je ne sais pas, je sors peu, je ne suis pas au courant, je ne m'y intéresse pas, je n'y fais pas attention, je n'en entends parler qu'indirectement.

01 Il y a assez de policiers

02 La police est généralement présente aux carrefours comme ailleurs

03 La police est absente aux carrefours comme aux heures de pointe

04 Il n'y a pas de policiers sur certains sites, la police ne vient pas sur le lieu des accidents, je ne vois jamais la police, ils n'assurent pas les heures de travail, on les voit aux grands carrefours mais très rarement dans les petits quartiers

Son efficacité

11 Ils viennent à bout et à temps des embouteillages, ils limitent le nombre de motos en circulation

12 Ils font bien leur travail en cas d'accident

13 Ils sont prêts à aider les passants

14 Ils travaillent bien, de façon dynamique, ils travaillent plus qu'avant, ils interviennent rapidement, les sanctions sont très sévères, ils résolvent les problèmes qui ont lieu sur la route, ils ont supprimé la vente ambulante, ils n'acceptent pas les pots-de-vin, ils dispersent les fauteurs de troubles, ils aident les gens à respecter le code de la route, ils travaillent dur car beaucoup de gens méconnaissent le code de la route, en présence de la police, les gens respectent le code de la route et roulent correctement

15 La police rappelle aux citoyens qu'ils doivent respecter le code de la route

16 La police ne fait rien en cas d'embouteillage, la régulation du trafic n'est pas bonne, on ne voit pas la police en cas d'embouteillage, les petits vendeurs continuent à opérer

17 Certains contrevenants restent impunis

18 Les sanctions sont injustes, la police fait preuve de dictature, de conservatisme, les policiers maltraitent les personnes âgées et battent les vendeurs ambulants

19 La police ne fait pas bien son travail, elle ne connaît pas le code de la route elle-même, ne favorise pas l'obtention du permis de conduire et l'apprentissage du code de la route, leur propagande pour le code de la route est faible, certains panneaux de signalisation sont ambigus

20 Certains policiers dégénèrent (corruption...), ne remettent pas leur reçu aux contrevenants qui ont payé leur amende

Tableau 5: Répartition des raisons principales expliquant les évaluations portées sur les activités de la police de la route selon la nature de l'évaluation et la ville (%)

Raisons	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Bonne/ très bonne	Moyenne	Mauvaise/ très mauvaise	Ensemble	Bonne/ très bonne	Moyenne	Mauvaise/ très mauvaise	Ensemble
Bonne volonté	67,8	53,6	22	66,3	82,4	55,9	50	80,7
Intervention efficace en cas d'embouteillage	14,4	17,1	12	14,7	8,8	19,0		9,5
Présence permanente	8,6	9,7	22	8,7	3,7			3,5
Effectifs suffisants	3,7	12,2	22	4,7	0,9	16,7	50	1,9
Rappelle aux gens qu'il faut respecter le Code de la route	3,3	4,9	22	3,7	1,6	8,3		1,9
Bonne conduite	1,5			1,3	0,7			0,8
Intervention efficace en cas d'accidents	0,7	2,4		0,7	1,9			1,7
Total raisons positives	100	100	100	100	100	100	100	100
Absence de la police	27,0	47,4	29,0	41,6	13,5	22,5	10,7	20,0
Comportement injuste	10,8	14,6	22,7	16,3	9,6	11,2	20,0	12,4
Absence aux heures de pointe	27,0	14,1	4,1	12,9	11,5	5,6	7,2	6,3
Inefficacité en cas d'embouteillage	16,2	9,4	6,2	9,0	21,1	14,9	12,1	14,9
<u>Déviante</u> , corruption		2,3	31,1	9,0	28,8	24,3	29,2	25,3
Pas de sanction en cas d'infraction	10,8	7,0	6,9	7,3	3,8	5,4	2,9	4,8
Inefficacité	8,1	5,2		3,9	11,5	16,1	17,9	16,2
Total raisons négatives	100	100	100	100	100	100	100	100

Les personnes interrogées dans les deux villes justifient leurs appréciations positives en avançant, dans l'ordre, leur bonne volonté, leur intervention efficace en cas d'embouteillage et leur présence permanente.

Parmi ces trois facteurs, le comportement des policiers est particulièrement apprécié par 66,3 % des réponses positives à HCMV et 80,7 % à Hanoi. Respectivement 14,7 % et 8,7 % à HCMV et 9,5 % et 3,5 % à Hanoi parlent de l'efficacité de la police en cas d'embouteillages et de sa présence permanente. Cela va à l'encontre des 12,9 % des gens ayant formulé une opinion négative à HCMV et 6,3 % à Hanoi qui dénoncent l'absence des services de l'ordre aux heures de pointe.

Les appréciations négatives diffèrent quelque peu entre les deux villes. À HCMV, elles concernent l'absence de la police en général (son insuffisance numérique), son comportement injuste et son absence aux heures de pointe ; à Hanoi, elles ont surtout trait à l'absence de la police, à la corruption et à son inefficacité en cas d'embouteillage.

Les affaires de corruption et la déviance de certains policiers sont jugées plus graves à Hanoi (25,3 %) qu'à HCMV (9,0 %). Parmi les avis les plus négatifs, jusqu'à 31,1 % des personnes interrogées à HCMV et 29,2 % à Hanoi jugent que c'est le problème majeur. En voici quelques témoignages :

« *J'ai vu des policiers succomber devant la tentation pendant qu'ils travaillaient* » (garçon, 15 ans, arrondissement Ba Dinh, Hanoi).

« *Je sais qu'il y a beaucoup de mauvais policiers* » (homme, 40 ans, arrondissement Hai Ba Trung, Hanoi).

« *Il y a toujours des mauvais policiers, il faut toujours donner de l'argent* » (jeune femme, 28 ans, arrondissement Thanh Tri, Hanoi).

Parallèlement à la mise en application de la Résolution 13, la Direction de la police a créé un groupe d'intervention qui agit en cas d'infraction des policiers et qui applique des mesures très répressives et dissuasives ; un pot-de-vin de 5 000 dôngs seulement serait passible de licenciement³.

Certaines personnes interviewées déclarent que « *les policiers généralement ferment les yeux ou sont à l'affût des infractions pour infliger des amendes, ils ne rappellent pas aux citoyens qu'il leur faut respecter le code routier* » (femme, 35 ans, arrondissement Thanh Xuân, Hanoi). Mais depuis la promulgation de la Résolution 13, les policiers ne se cachent plus, ils sont bien visibles aux carrefours.

Opinions sur la qualité des transports publics

Les services de transports publics sont indispensables, surtout dans les grandes villes comme HCMV et Hanoi, pour limiter l'utilisation des moyens de transports individuels, les embouteillages et les accidents de circulation. Actuellement, le moyen de transport public est l'autobus. Cependant, comme on l'a déjà évoqué plus haut, il ne répond encore que très modestement aux besoins de déplacement de la population (5 % à HCMV et 9 % à Hanoi).

Depuis 2002, dans les grandes villes, comme HCMV et Hanoi, le bus est plus présent dans la vie de tous les jours. Auparavant, si l'on avait demandé aux habitants

³ Source : <http://www.vnn.vn>, 22/07/2003.

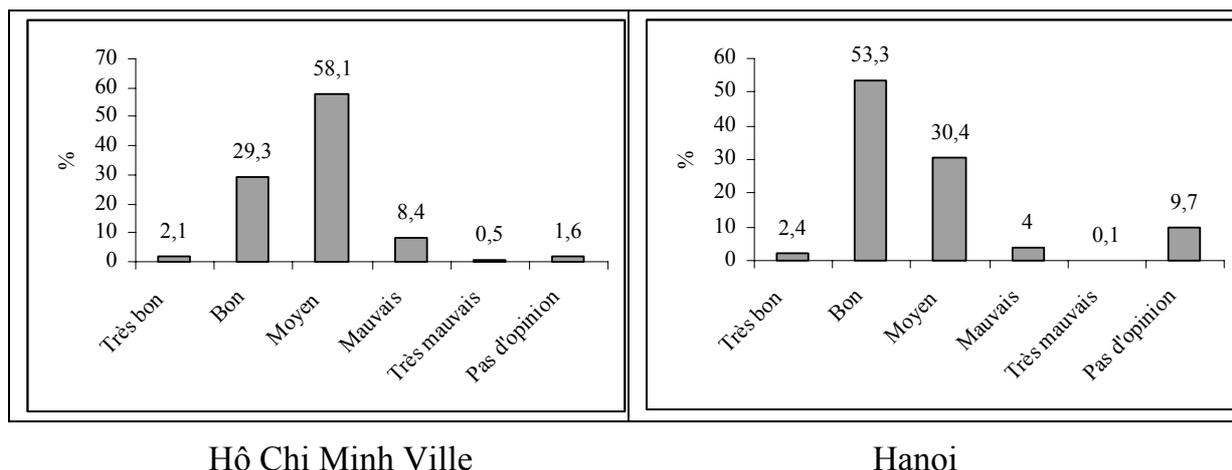


Figure 3 : Opinion sur la qualité des transports publics selon la ville (%)

Interrogés sur la qualité des transports publics, la majorité des habitants la trouvent moyenne (58,1 % à HCMV et 30,4 % à Hanoi). Cependant, jusqu'à 31,4 % des personnes interviewées à HCMV et 55,7 % à Hanoi les estiment bons ou très bons. Seuls 8,9 % et 4,1 % des habitants respectifs des deux villes répondent « mauvaise » ou « très mauvaise ». L'évaluation est donc très largement positive et il semble que ce secteur soit mieux apprécié à Hanoi. En fait, dans la capitale, jusqu'à présent, les transports publics sont uniquement constitués par le bus et la Compagnie municipale des transports et des services publics en détient le monopole. La nouvelle décision de septembre 2003 du Comité populaire de Hanoi ouvre ce marché aux entreprises de transport privées qui devront respecter la réglementation en matière de tarifs, itinéraires... et Hanoi va lancer un appel d'offre pour l'attribution des lignes. On espère que cette nouvelle politique augmentera l'utilisation des moyens de transports collectifs. Il est utile de faire remarquer que le subventionnement des transports publics est une pratique très répandue dans le monde. Ouvrir le marché ne posera aucun problème s'agissant des lignes rentables mais il sera plus difficile de développer les lignes peu fréquentées ou qui suivent des itinéraires à circulation plus difficile.

En réalité, depuis quelque temps, la réforme et le développement du réseau d'autobus ont contribué à faire évoluer l'opinion publique plus favorablement et à effacer les images longuement ancrées de bus sales et laids où les voleurs et les fraudeurs pullulent, d'horaires irréguliers, de chauffeurs et de billettistes arrogants, de mode de transport principalement réservé aux pauvres, aux élèves et aux petits commerçants.

Classification des opinions sur les transports publics

00 Pas de réponse, je ne sais pas, je ne les utilise pas

Sur les véhicules

01 Il y a assez de véhicules, les bus répondent aux besoins des usagers

02 Les bus sont de bonne qualité, les véhicules sont neufs, confortables, les nouvelles lignes sont nombreuses, le bus est sûr, et il protège de la pollution

03 La qualité n'est pas garantie

04 Les véhicules sont trop grands alors que les rues sont étroites et pleines de gens, il n'y a pas de petits bus pour desservir les petites rues

Sur la qualité du service

11 Les bus sont réguliers et fréquents

12 Les bus ne sont pas réguliers, l'attente est trop longue

13 Les véhicules sont bondés, surtout aux heures de pointe, on ne peut pas s'asseoir, il y a trop peu de places assises, le bus prend trop de marchandises

14 Les employés ne sont pas avenants, parfois ils ne remettent pas leur ticket aux passagers, la qualité n'est pas la même sur toutes les lignes, parfois le bus ne s'arrête pas à certaines stations, le conducteur n'est pas prudent, il y a parfois des accidents

15 Certaines lignes ne sont pas pratiques, les lignes sont concentrées dans le centre aux dépens de la périphérie, il n'y a pas de bus aux heures tardives, il n'y a pas de bus sur certains trajets, la station est trop loin de la maison

16 Bon service, les personnes âgées et les enfants sont privilégiés, le bus est meilleur que le taxi

Sur les tarifs

21 Tarifs raisonnables, le bus est moins cher que la moto, la moto-taxi, le taxi, tarifs préférentiels pour les étudiants et écoliers

22 Tarifs élevés, les prix sont parfois plus élevés que les tarifs officiels

Tableau 7 : Opinions principales sur les activités des transports publics selon la ville et la zone d'habitation (%)

Raisons	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Centre-ville	Périphérie	Zone rurale	Ensemble	Centre-ville	Périphérie	Zone rurale	Ensemble
Bonne qualité et confort	47,5	37,5	47,8	46,0	36,3	45,3	43,7	40,1
Tarifs bon marché	36,7	32,5	18,3	33,8	16,2	10,5	35,4	20,6
Assez de véhicules pour répondre aux besoins	10,9	26,3	14,7	13,8	10,3	12,7	5,4	9,3
Horaires réguliers	4,8	3,7	10,5	5,3	37,2	31,6	15,5	29,9
Bon service	0,2	-	8,6	1,1	-	-	-	-
Total raisons positives	100	100	100	100	100	100	100	100
Qualité non garantie	39,3	43,3	46,5	40,9	8,0	6,2	9,5	8,1
Pas assez de lignes	19,9	6,7	19,6	18,9	17,2	15,8	12,1	15,3
Service pas bon	12,2	34,8	17,3	14,8	20,4	14,7	20,9	19,3
Horaires irréguliers	12,7	4,5	5,5	10,5	15,4	15,8	9,5	13,3
Véhicules encombrants alors que les rues sont étroites	9,4	6,7	4,8	8,2	14,1	7,9	22,6	15,8
Voitures bondées	6,6	4,5	6,3	6,4	23,3	34,9	23,3	26,0
Tarifs élevés, ne respectent pas les tarifs officiels	-	-	-	-	1,1	4,6	2,2	2,1
Total raisons négatives	100	100	100	100	100	100	100	100

Parmi les personnes interrogées, respectivement 51,7 % et 18,9 % à HCMV et à Hanoi n'ont pas justifié leurs réponses. Les personnes restantes ont fourni les raisons qui les ont conduits à émettre telle ou telle opinion, raisons relatives au nombre de véhicules, à la qualité du service, aux tarifs...

Les remarques favorables concernent le nombre de véhicules (suffisant, il répond aux besoins de déplacement), la qualité (confortable, propre), la qualité du service (horaires réguliers, service bon) et les tarifs raisonnables. Parmi ces raisons, la qualité et le confort des autobus arrivent en tête (45,9 % à HCMV et 40,1 % à Hanoi), viennent ensuite les tarifs raisonnables (33,8 % et 20,6 %), les horaires réguliers et la qualité du service (tableau 7). Ces estimations s'expliquent par la stratégie de développement du bus depuis le début de l'année 2002, spécialement à HCMV et Hanoi, qui se traduit par la mise en service d'un grand nombre de nouveaux véhicules, confortables et climatisés : à HCMV, tous les anciens véhicules ont été remplacés par de nouveaux modèles, puissants et climatisés⁴ ; à Hanoi, 500 nouveaux véhicules ont été mis en service⁵.

⁴ Lao Đông (Hanoi), 2 décembre 2003.

⁵ Compagnie des services et des transports publics.

Le service public semble moins bon dans la zone rurale que dans les arrondissements centraux. Ses capacités actuelles encore limitées ne lui permettent pas de desservir tous les quartiers. À Hanoi, la zone rurale rassemble le moins de personnes appréciant la régularité du bus (15,5 % contre 37,2 % dans le centre-ville et 31,6 % dans la zone périphérique). Il s'agit là d'un point important parce que deux des atouts du bus sont sa régularité et la qualité du service. L'excuse qu'il pourrait faire valoir, ce sont les longues distances qui séparent le centre de la périphérie et qui l'empêchent d'être ponctuel en cas d'embouteillage. En revanche, à HCMV, c'est aux résidents en zone rurale que les bus apparaissent les plus réguliers.

Avec l'objectif de lever les préjugés que les habitants ont sur les bus et d'améliorer la qualité du service, une réforme a eu lieu dans la gestion des chauffeurs et des billettistes. Le régime forfaitaire supprimé, les chauffeurs ne se trouvent plus obligés de ramasser à tout prix le plus grand nombre de passagers. De plus, au salaire viennent se greffer des primes, la rétribution des heures supplémentaires... Enfin, un forfait concernant la qualité du service a été mis en place pour les chauffeurs et les billettistes. Pour contrôler et évaluer leurs activités de façon précise, la Compagnie des transports publics a mis sur pieds des équipes de contrôleurs qui opèrent régulièrement pour garantir la qualité du service et la maintenance des bus. Les résultats sont utilisés pour déterminer le niveau des primes. Il s'agit là de l'une des raisons qui font depuis peu bonne impression sur les usagers.

Une somme de 2 500 dôngs est le tarif unique en 2004, valable pour toutes les distances et sur toutes les lignes à Hanoi. Le voyage d'environ 40 km du centre de Hanoi à l'aéroport de Noi Bai par exemple coûte le même prix, et le trajet reliant HCMV à Cu Chi, à 30 km de distance, revient à 2 000 dôngs seulement, ce qui correspond à environ 2,5 km en moto-taxi. Le montant de la carte mensuelle n'est que de 30 000 dôngs/ligne alors que la moto-taxi a toujours été considérée jusque là comme le moyen de transport le moins cher.

Pour les évaluations négatives vis-à-vis des transports publics, à HCMV, la proportion la plus importante des avis (40,9 %) s'élève contre la mauvaise qualité des autobus (il y a trop de risques). Les opinions négatives proviennent des habitants des arrondissements périphériques (46,5 %). Les accidents récents dus à des problèmes techniques et à l'âge de certains 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 % des voix, majoritairement concentrées dans la zone rurale (19,6 %). En réalité, nous ne sommes pas encore en mesure de fournir 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 véhicules bondés (6,4 %) sont les reproches provenant des habitants du centre-ville. 8,2 % des gens déplorent les bus surdimensionnés par rapport à la largeur des voies. Actuellement, les véhicules de plus de 50 places sont nombreux et ont du mal à se mouvoir dans le centre, ce qui porte préjudice à leur horaire, surtout aux heures de pointe.

Quant aux horaires, les heures de départ sont fixées, mais les embouteillages retardent parfois le passage aux arrêts. La fréquence varie selon les lignes, mais la plupart d'entre elles prévoient un départ tous les 15 minutes. C'est pourquoi, malgré les embouteillages, il y a un passage régulier et les utilisateurs n'ont pas l'impression d'attendre longtemps. Aux heures de pointe, le nombre de départs double.

À Hanoi, ces raisons ne revêtent pas toutes la même importance. Les bus bondés de gens viennent en tête des plaintes avec 26,0 % et les habitants de la zone périphérique sont les plus mécontents avec 34,9 %. Exception faite de la qualité, les autres raisons de mécontentement sont jugées plus graves dans la capitale. Après une période de réticence de la part des usagers, les bus sont maintenant surchargés sur plusieurs lignes. Les bus ont augmenté en nombre, mais l'accroissement du nombre de passagers a été encore plus rapide. Cependant, certains vieux bus qui ne répondent plus aux normes de sécurité continuent à rouler et deviennent des facteurs à risque. Dans ces bus brinquebalants, les chauffeurs sont encore soumis à un forfait qui les force à remplir leurs voitures pour assurer le chiffre d'affaires minimum. Enfin, il reste un héritage du passé relatif à l'attitude peu sympathique des chauffeurs et des billettistes. Auparavant, les passagers étaient majoritairement des vendeurs ambulants ou des commerçants en gros dont les marchandises étaient généralement encombrantes. Le bus étant le moyen de transport le moins cher, les chauffeurs se permettaient aisément de les vilipender.

Propositions pour développer le système des transports publics

La question « *D'après vous, que faudrait-il faire pour que les transports publics soient plus attrayants ?* » a été posée à 5 753 personnes de plus de 13 ans présentes à l'interview ; des proportions de 21,4 % à HCMV et 15,4 % à Hanoi n'ont pas répondu ou ont déclaré n'avoir pas d'opinion. Les autres ont proposé différentes solutions pour renforcer le système des transports publics et améliorer leur qualité. Il est possible de regrouper les propositions comme suit (tableau 8).

Tableau 8 : Principales solutions proposées pour développer le système des transports publics selon la ville et la zone d'habitation (%)

Solutions	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Centre-ville	Périphérie	Zone rurale	Ensemble	Centre-ville	Périphérie	Zone rurale	Ensemble
Développement du réseau	65,7	88,5	62,1	68,3	69,1	66,1	74,6	70,2
Plus de lignes, plus grande fréquence	41,4	31,6	37,6	39,3	59,6	56,5	66,4	61,1
Plus de lignes en périphérie	24,1	56,9	24,5	28,9	5,7	8,1	8,0	6,9
Stations près des habitations	-	-	-	-	1,2	-	-	0,6
Varié les transports publics	0,2	-	-	0,1	2,6	1,5	0,2	1,6
Amélioration des infrastructures	19,2	5,5	22,6	17,9	17,2	14,8	15,3	16,1
Améliorer la qualité des voies	19,2	5,5	22,6	17,9	17,2	14,8	15,3	16,1
Qualité	6,1	3,2	8,0	6,0	6,6	8,9	8,0	6,9
Meilleur service	6,1	3,2	8,0	6,0	6,6	8,9	8,0	6,9
Information	4,1	1,6	0,9	3,2	2,7	2,0	1,8	2,2
Accès de la population aux informations	2,1	1,6	0,6	1,8	2,2	1,8	1,6	1,9
Éducation au code de la route	1,5	-	0,3	1,1	0,2	-	0,2	0,1
Cohérence dans la politique des transports	0,5	-	-	0,3	0,3	0,2	-	0,2
Tarifs	2,5	-	5,2	2,7	2,9	7,6	2,9	3,8
Subventions pour les transports publics	2,5	-	5,2	2,7	2,9	7,6	2,9	3,8
Autres	2,1	1,2	1,2	1,8	1,5	0,5	0,5	1,1
Ne pas développer le réseau de bus	0,7	1,2	0,9	0,8	0,1	-	-	0,1
Limiter les motocyclettes	1,4	-	0,3	1,0	1,4	0,5	0,5	1,0
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Parmi les personnes ayant répondu à cette question, 68,3 % à HCMV et 70,2 % à Hanoi souhaiteraient une extension du réseau des transports publics, en particulier vers la zone périphérique et la zone rurale. Elles ont fait des propositions concrètes.

La majorité de la population (39,3 % à HCMV et 61,1 % à Hanoi) propose une augmentation du nombre de bus, la mise en place de nouvelles lignes et le renforcement de la fréquence pour réduire le temps d'attente et alléger la charge des voitures. L'ouverture de nouvelles lignes vers la zone rurale, surtout à HCMV, vient en deuxième position. En fait, ces lignes existent déjà, mais la fréquence est faible et elles ne desservent que les axes principaux, ce qui engendre des attentes prolongées et détourne les utilisateurs de ce mode de transport. Actuellement, les lignes rayonnent surtout à partir du centre ; il manque des lignes latérales pour drainer et faire transiter

les usagers des zones résidentielles aux stations principales et pour relier entre eux les nouveaux quartiers dont les besoins en déplacements sont importants ; c'est surtout le cas dans la zone périphérique et dans la zone rurale.

L'aménagement d'arrêts proches des habitations et la diversification des moyens de transports publics préoccupent 0,6 % des personnes interrogées à Hanoi. De façon générale, la station la plus proche est assez loin de la maison ou du bureau et il faut s'y rendre à pieds. Les trottoirs étroits et encombrés, la poussière ou au contraire les flaques d'eau ne contribuent pas non plus à encourager les usagers. Il arrive même qu'un utilisateur paie une course en moto-taxi pour arriver à l'arrêt d'autobus, ce qui complique les choses et augmente les dépenses. De plus, la proportion de gens vivant dans des ruelles est très élevée. La diversification des moyens de transport sous-entend le métro et le tramway en site propre pour résoudre les problèmes de trafic. Actuellement, le gouvernement français a un projet pour financer la réhabilitation du tramway à Hanoi, un moyen de transport urbain pouvant acheminer un nombre élevé de passagers à l'heure et qui, en synergie avec le bus, développera les transports en commun et limitera la pollution comme les embouteillages dans la capitale. Des projets de construction d'un métro à HCMV tout comme à Hanoi sont à l'étude. Il convient de ne pas exclure la formule du métro aérien suspendu, qui comme à Bangkok (*Skytrain*) peut sans doute résoudre le problème posé par la nappe phréatique qui se trouve à très faible profondeur dans chacune des deux villes.

À la suite des facteurs quantitatifs arrive la modernisation des infrastructures techniques plébiscitée par 17,9 % et 16,1 % respectivement des habitants de HCMV et de Hanoi. L'amélioration de la qualité des routes favorisera le développement des bus actuellement jugés trop encombrants et fustigés en cas d'embouteillages. Parallèlement, l'aménagement d'un site propre préservera l'autobus des problèmes de trafic et l'aidera à conserver ses atouts. Le perfectionnement des infrastructures doit se faire surtout dans le centre-ville. Depuis septembre 2003, Hanoi expérimente un bus en site propre, une rue piétonne reliant l'opéra à la rue Hang Bai et l'interdiction de circulation aux motos dans quelques rues centrales à certaines heures de la journée.

La qualité du service doit faire l'objet d'une attention particulière. Elle est évoquée par 6,0 % des personnes interrogées à HCMV et par 6,9 % des habitants de Hanoi. Pour une qualité du service stable, une prise de conscience de la part des chauffeurs et des billettistes est nécessaire ainsi qu'un renforcement des mesures de gestion.

Respectivement des proportions de 2,7 % et 3,8 % de la population interviewée à HCMV et à Hanoi pensent 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 une nouvelle habitude dans les déplacements. Mais à long terme, il faut arriver à mieux équilibrer les comptes et s'approcher de l'autofinancement. Vu que le marché sera ouvert à différentes

entreprises, les subsides publics ne pourront pas rester ce qu'ils sont actuellement, mais ne pourront cependant être supprimés.

Des proportions respectives de 3,2 % et 2,2 % des habitants de HCMV et de Hanoi soulignent le rôle important de la communication. L'information est un facteur décisif pour la modernisation du système des transports publics et pour changer les habitudes des habitants en matière de déplacements. Malgré le faible pourcentage des gens qui se sont prononcés, il s'agit d'une mesure importante. Deux problèmes doivent être examinés : le fond et la forme. Il faut mettre en exergue l'utilité et l'intérêt des transports publics, la connaissance et le respect du code de la route, tout en employant des moyens attrayants. La campagne de sensibilisation et d'éducation doit être considérée comme une sorte de marketing social et éviter le « bourrage de crâne ». De plus, il faut y faire contribuer les différents médias.

Enfin, une très petite proportion de personnes suggère d'autres méthodes pour développer les transports en commun : ne pas développer le réseau de bus au profit d'autres moyens en commun ou limiter l'usage des motos.

Conclusion

L'urbanisation galopante, en particulier à HCMV et Hanoi, soulève de façon préoccupante la question de savoir comment répondre aux besoins croissants de déplacement de la population.

L'enquête sur les migrations intra-urbaines réalisée à HCMV et à Hanoi nous fournit un aperçu général sur ce que pense la population à propos de ses déplacements quotidiens, de la qualité de la voirie, des activités de la police routière, de la qualité des transports publics. Les personnes interviewées ont également fait part de leurs propositions pour favoriser le développement des transports en commun. Les embouteillages, les risques liés à la circulation et la pollution restent des préoccupations essentielles dans les grandes métropoles. De façon générale, les appréciations des habitants sont assez positives, point de vue qui se justifie par plusieurs facteurs. Premièrement, les deux villes en question ont déployé récemment des efforts substantiels pour moderniser leurs infrastructures techniques, élargir les voies existantes, construire des routes et des ponts, et créer de nouvelles agglomérations urbaines en périphérie. Deuxièmement, la Résolution 13 du Gouvernement promulguée fin 2002 relative au développement des transports en commun, à l'aménagement adéquat des infrastructures routières, au rétablissement de l'ordre et au respect de la loi en matière de transport a fait preuve de son efficacité en contribuant à résoudre certaines difficultés. Enfin, le caractère positif de ces appréciations vient du fait que les habitants, au lieu de porter un jugement absolu sur la situation actuelle, la comparent sans doute avec celle qui précédait la promulgation de la Résolution.

Pour un développement des transports publics, les mesures quantitatives et celles concernant l'installation de nouveaux arrêts près des habitations doivent s'accompagner de la diversification des moyens, à savoir le tramway et le métro. La faisabilité d'une telle entreprise nécessite un intérêt accru et des investissements suffisants dans les infrastructures. De plus, sensibiliser les gens pour leur faire adopter de nouvelles habitudes de déplacement à l'intérieur de la ville est un aspect à ne pas négliger. Enfin, les subventions publiques restent une condition nécessaire ; un regard lucide s'impose au moment où on autorise les entreprises privées de pénétrer sur ce marché.

Références

Báo Lao động (Hà Nội), ngày 2/12/2003.

[*Le Journal du Travail (Hanoi), 2 décembre 2003.*]

Công ty Vận tải và Dịch vụ Công cộng Hà Nội, 2002, Báo cáo tổng kết năm 2002. Hà Nội.

[*Compagnie des Transports et des Services publics de Hanoi, 2002, Bilan de 2002. Hanoi.*]

Đề án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đến năm 2020.

[*Projet d'aménagement du développement des transports à HCMV et à Hanoi d'ici l'an 2020.*]

Drummond Lisa B.W., 2000, Street scene: practices of public and private space in Urban Vietnam. *Urban Studies* (Glasgow), vol. 37, n° 12, p. 2377-2391.

Sở Giao thông Công chính TP. Hồ Chí Minh, 2002, Báo cáo tổng kết năm 2002. TP. Hồ Chí Minh.

[*Service des Transports et des Travaux publics de Hô Chi Minh Ville, 2002, Bilan 2002. HCMV.*]

Tổng cục Thống kê, 2003, Niên giám Thống kê 2002. Hà Nội : Nhà xuất bản Thống kê.

[*Bureau Général de la Statistique, 2003, Annuaire statistique 2002. Hanoi : Éditions de la Statistique.*]

Trần Thị Trung Chiên, 2002, Dân số Việt Nam bên thềm thế kỷ XXI. Hà Nội : Nhà xuất bản Thống kê, 361 tr.

[*Trần Thị Trung Chiên, 2003, La population du Viêt-nam à l'aube du XXI^e siècle. Hanoi : Éditions de la Statistique, 361 p.*]

Vietnam News Network (VNN)

<http://www.vnn.vn>: 09/05/2003 ; 10/05/2003 ; 22/07/2003.

Projets futurs

*Lê Van Thanh
Nguyễn Thi Tuong Vân*

Il est important de chercher à comprendre pourquoi la population urbaine veut changer de logement et quelles sont ses intentions pour l'avenir. Ceci permet d'évaluer et d'estimer les résultats de cette mobilité résidentielle, de construire et d'adapter des politiques en vue d'assurer une nouvelle répartition de la population dans l'agglomération, de prévoir l'effectif de la population pour les années à venir dans les différentes zones urbaines. Dans ce chapitre, il est question d'évaluer le nombre de personnes envisageant de changer de quartier et leurs motivations, de brosse le profil de ces migrants, d'analyser les facteurs à l'origine de ce phénomène et les conséquences qui en découlent.

Aucune étude n'a été faite sur le sujet jusqu'à ce jour. Le présent questionnaire s'est adressé à la population générale de la ville, et non pas seulement aux personnes concernées par les projets d'urbanisme. Le but de l'enquête est de connaître leurs intentions pour l'avenir en ce qui concerne l'habitat, des intentions qui dans la réalité et au fil du temps peuvent changer avec les circonstances. Un tel sondage d'opinion permet de comprendre les aspirations des habitants et peut alors servir de base aux pouvoirs publics pour décider des politiques générales à mettre en oeuvre, dont la construction des infrastructures et la relocalisation de la population vers la périphérie.

Ce chapitre comprend deux parties principales. Dans la première, nous présentons les intentions en matière de mobilité résidentielle chez les habitants relevant de deux groupes distincts, les non-migrants et les migrants¹. Dans la deuxième, nous procédons à la comparaison des caractéristiques socio-économiques propres aux deux groupes susmentionnés.

¹ Les migrants sont ici les individus venus résider après le 1^{er} janvier 1995 dans le ménage où ils résident au moment de l'enquête (mars-avril 2003). Les non-migrants sont les autres.

Peu d'habitants sont désireux de changer de lieu d'habitation

Sur la question de savoir s'ils ont l'intention de migrer ou non, la plupart des habitants de plus de 13 ans interrogés déclarent vouloir rester dans leur lieu d'habitation actuel. Les effectifs concernés figurent dans le tableau 1. Les données montrent que même si les pourcentages des migrants diffèrent entre Hô Chi Minh Ville et Hanoi, le pourcentage des migrants n'est que de 4,6 % à HCMV et de 9,2 % à Hanoi. Particulièrement, si l'on compare les non-migrants et les migrants dans les deux villes, on constate que ceux qui sont installés dans leur logement depuis plus de 5 ans sont moins désireux de changer de lieu d'habitation que ceux récemment installés. Si l'on se réfère aux objectifs stratégiques fixés par la nouvelle répartition de la population urbaine jusqu'en 2010 et 2020, les habitants sont en réalité peu nombreux à vouloir changer d'habitation. Par ailleurs, les destinations qu'ils visent peuvent ne pas correspondre aux zones résidentielles souhaitées par les pouvoirs publics.

Près de 80 % des habitants interrogés dans les deux villes répondent ne pas vouloir quitter leur lieu d'habitation (tableau 1). C'est là une aspiration, somme toute attendue, dont doivent tenir en compte les décideurs dans la mise en place des politiques, dont celle de la déconcentration de la population. « *Une fois bien installé, on peut alors s'établir* », dit un ancien dicton. Aussi, le changement de lieu d'habitation se fait-il souvent à contrecœur; une migration volontaire ne peut être motivée que par des intérêts évidents. Les migrants, qui ont déjà vécu un déplacement, se montrent plus enclins à déménager à nouveau. Par ailleurs, 16,7 % des personnes interrogées à HCMV et 10,4 % à Hanoi se montrent hésitantes, ne sachant si elles vont partir ou rester; on peut donc les rapprocher des non-migrants de par leur hésitation, leur dépendance envers de nombreuses conditions et l'absence d'intention ferme de déménagement.

Tableau 1 : Répartition des habitants de plus de 13 ans selon l'intention d'implantation à long terme, le statut migratoire et la ville (%)

Intention d'implantation	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non-migrant	Migrant	Ensemble	Non-migrant	Migrant	Ensemble
Rester à long terme	80,9	68,1	78,7	81,2	74,1	80,4
Changer de lieu d'habitation	4,1	7,1	4,6	9,0	10,7	9,2
Ne sait pas	15,0	24,8	16,7	9,8	15,2	10,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>Effectifs</i>	<i>5 816</i>	<i>1 218</i>	<i>7 034</i>	<i>4 288</i>	<i>505</i>	<i>4 753</i>

En prenant comme repères les lieux de résidence dans les trois principales zones d'habitation (arrondissements centraux, arrondissements périphériques et arrondissements ruraux), on constate que les gens qui habitent au centre-ville dans les deux cités sont plus nombreux à vouloir migrer que dans les deux autres zones

(tableau 2). Mais les habitants des arrondissements périphériques et des arrondissements ruraux de Hanoi souhaitant un déménagement sont plus nombreux qu'à HCMV.

Tableau 2 : Répartition des habitants désireux de changer de lieu d'habitation selon la zone d'habitation actuelle, le statut migratoire et la ville (%)

Zone d'habitation actuelle	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non-migrant	Migrant	Ensemble	Non-migrant	Migrant	Ensemble
Arrondissement central	4,9	8,7	5,5	10,0	12,0	10,3
Arrondissement périphérique	2,7	3,5	2,9	12,5	9,5	11,9
Arrondissement rural	1,9	5,2	2,6	6,6	6,8	6,6
Ensemble	4,1	7,1	4,6	9,0	10,7	9,2

Comment se fait-il que les habitants de Hanoi soient plus nombreux à vouloir changer de quartier que ceux de Hô Chi Minh Ville dans les trois zones d'habitation ? Les habitants de Hanoi en sont motivés sans doute par des besoins plus pressants. Toutefois, il faut noter que les deux villes ont préconisé une politique d'incitation, directe ou indirecte, à la migration vers la périphérie. Les projets d'aménagement urbain influent plus ou moins, de façon directe ou indirecte, sur la décision de migrer des habitants. Ainsi, la mobilité résidentielle de ces deux grandes villes peut être volontaire, mais elle peut être aussi forcée pour servir aux intérêts communs qu'exige l'urbanisme. Cette migration forcée a pu toutefois permettre à certains foyers appelés à migrer de s'offrir une maison vaste et confortable.

Le pourcentage d'habitants souhaitant un changement de lieu d'habitation est peu élevé mais la destination souhaitée est principalement le centre-ville. À HCMV comme à Hanoi, les migrants souhaitant déménager vers les arrondissements centraux sont nombreux, jusqu'à 66,7 % pour ceux qui résident actuellement dans un arrondissement rural de HCMV (tableau 3).

On peut constater que dans les deux villes, la destination souhaitée est principalement le centre-ville. Ces mouvements migratoires peuvent être intra-urbains, d'un arrondissement urbain à l'autre, mais aussi ruraux-urbains, à partir des arrondissements encore ruraux. Il faut particulièrement noter que Hanoi attire plus dans ses arrondissements périphériques et ses arrondissements ruraux que HCMV. Cet attrait peut s'expliquer par le fait que les quatre arrondissements centraux de Hanoi connaissent une densité déjà très élevée alors que les arrondissements Tân Binh et Go Vâp de HCMV offrent encore une certaine disponibilité. Autre explication possible : l'organisation du territoire urbain de la périphérie de Hanoi est plus incitative, comme on peut le constater avec la création de nouveaux quartiers résidentiels au nord de la

ville. Les habitants de Hanoi qui en sont bien informés et à la recherche d'un nouveau logement se tournent donc volontiers vers ces zones.

Tableau 3 : Répartition des habitants désireux de changer de lieu d'habitation selon le lieu de résidence actuel, la destination souhaitée et la ville (%)

Destination souhaitée	Lieu de résidence actuel							
	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble
Arrondissements centraux	51,9	20,0	66,7	48,6	59,1	6,7	37,0	43,0
Arrondissements périphériques	2,8	60,0	16,7	12,1	20,5	26,7	0,0	15,1
Arrondissements ruraux	4,6	5,0	0,0	4,3	2,3	53,3	63,0	30,2
Autre province	11,1	10,0	16,7	11,4	15,9	13,3	0,0	10,5
Autre pays	29,6	5,0	0,0	23,6	2,3	0,0	0,0	1,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Quant aux raisons pour lesquelles les gens ne veulent plus vivre dans leur zone d'habitation actuelle, elles sont assez disparates mais peuvent être toutefois regroupées dans les quatre catégories suivantes (tableau 4) :

- (1) Insatisfaction vis-à-vis de l'environnement naturel (dont la pollution) et social (« vices sociaux », insécurité) chez les non-migrants (20,7 %) et les migrants (27,5 %) vivant à HCMV, contre respectivement 34,4 % et 27,8 % à Hanoi;
- (2) Regroupement familial et mariage chez les non-migrants (48,2 %) et les migrants (39,0 %) vivant à HCMV, contre respectivement 45,0 % et 40,7 % à Hanoi;
- (3) Volonté d'avoir sa propre maison, une maison plus large chez les non-migrants (10,5 %) et les migrants (16,1 %) vivant à HCMV contre respectivement 13,0 % pour les deux catégories à Hanoi. Ceux qui avancent cette raison ont sans doute été influencés par la politique de déconcentration appliquée dans les deux villes. Mais le fait qu'un faible nombre d'habitants souhaite déménager montre que la politique de déconcentration urbaine est encore peu convaincante car non bénéfique aux yeux des habitants pour qui la qualité des infrastructures, les possibilités de travail et les services publics laissent encore à désirer dans la périphérie comparativement au centre-ville;

(4) D'autres raisons comme le changement du lieu de travail, le choix d'une bonne école pour les enfants, l'héritage, etc. sont avancées par un nombre peu élevé de gens.

Tableau 4 : Répartition des habitants souhaitant changer de lieu d'habitation selon les raisons, le statut migratoire et la ville (%)

Raisons	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non-migrant	Migrant	Ensemble	Non-migrant	Migrant	Ensemble
Regroupement familial	23,5	26,4	24,3	8,0	14,8	8,9
Mariage/ divorce	24,7	12,6	21,5	37,0	25,9	35,7
Environnement social	11,8	19,5	13,8	18,3	13,0	17,7
Volonté d'avoir sa propre maison	10,5	16,1	12,0	13,0	13,0	13,0
Migration forcée	12,7	2,0	10,0	7,5	0,0	6,6
Conditions d'études	9,2	6,9	8,6	8,3	1,9	7,5
Environnement naturel	7,6	4,6	6,8	12,7	11,1	12,5
Difficultés de déplacement	5,0	8,0	5,8	3,1	5,6	3,4
Changement de lieu de travail	4,6	9,2	5,8	4,9	14,8	6,1
Héritage	2,9	5,7	3,7	1,6	13,0	3,0
Émigration à l'étranger	2,7	3,8	3,0	0,0	1,9	0,2
Conditions de sécurité	1,3	3,4	1,8	3,4	3,7	3,4

N.B. Réponses multiples; totaux supérieurs à 100.

L'attention doit être attirée sur le fait que les habitants désireux de changer de lieu d'habitation sans toutefois avoir une destination précise représentent un pourcentage assez important, particulièrement à Hanoi, soit 80,0 % (tableau 5). Il faut noter que 83,2 % des non-migrants de Hanoi n'envisagent pas encore de destination précise alors qu'ils souhaitent déménager. Les explications à cette situation sont diverses : le manque d'informations sur la destination, les difficultés financières, le prix trop élevé des terrains et de l'immobilier dans les zones visées par rapport à leurs capacités financières, les conditions de vie peu satisfaisantes. Ceci peut se comprendre, vu l'état des infrastructures dans les arrondissements périphériques. En effet, les équipements de base comme les écoles, les hôpitaux, les centres commerciaux, etc. sont de loin moins nombreux que dans les arrondissements centraux. Ce groupe de personnes décidera donc de partir ou de rester en fonction de l'amélioration des infrastructures et des conditions de vie à la périphérie. Ces personnes sont proches du groupe des hésitants, mais toutefois plus déterminées à quitter leur lieu d'habitation actuel.

Tableau 5 : Répartition des habitants souhaitant changer de lieu d'habitation selon la destination souhaitée, le statut migratoire et la ville (%)

Destination souhaitée	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Non-migrant	Migrant	Ensemble	Non-migrant	Migrant	Ensemble
Destination encore inconnue	53,8	67,8	57,5	83,2	57,4	80,0
Autre arrondissement	31,1	18,4	27,7	15,8	29,6	17,5
Autre province	2,9	10,3	4,9	1,0	11,1	2,3
Étranger	12,2	3,4	9,8	0,0	1,9	0,2
Total	100	100	100	100	100	100

On relève aussi que les indécis sont plus nombreux chez les migrants à HCMV et plus nombreux chez les non-migrants à Hanoi. Ceux qui pensent aller loin (dans une autre province ou à l'étranger) sont peu nombreux, même si on en trouve un peu plus à HCMV.

En bref, on peut dire ceci : les habitants souhaitant changer de lieu d'habitation sont peu nombreux; la majorité d'entre eux n'ont pas de destination précise; par ailleurs, ceux qui ont l'intention de migrer choisissent le centre-ville comme destination privilégiée.

Une deuxième question se pose : qui sont ces habitants qui souhaitent changer de lieu d'habitation et sont-ils représentatifs de toutes les couches de la population urbaine ?

Profil des habitants souhaitant un changement de lieu d'habitation

Les pouvoirs publics de HCMV comme de Hanoi préconisent la déconcentration de la population dans le cadre du développement urbain. La détermination du profil des habitants permet aux autorités de mettre en place des politiques de déconcentration concrètes et appropriées aux différents destinataires, dont notamment une incitation mieux ciblée à ceux qui n'ont pas encore l'intention de déménager.

Les habitants souhaitant un changement de lieu d'habitation sont très jeunes. Les moins de 40 ans sont de 70,4 % à HCMV et 81,2 % à Hanoi. En gros, on peut dire que ce sont des jeunes, célibataires ou venant de se marier. Ils cherchent souvent à fonder leur propre foyer et sont donc à la recherche d'un nouveau logement. En revanche, ceux qui n'ont pas l'intention de migrer sont en moyenne plus âgés (tableau 6).

Tableau 6 : Répartition des habitants selon le groupe d'âges, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Groupe d'âges	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
De 13 à 19 ans	13,8	12,3	13,7	11,0	20,6	12,0
De 20 à 29 ans	19,6	33,2	20,4	18,4	42,3	20,9
De 30 à 39 ans	23,4	24,9	23,5	19,0	18,3	18,9
De 40 à 49 ans	21,7	16,0	21,3	20,5	10,4	19,5
De 50 à 59 ans	9,3	5,8	9,1	13,8	4,1	12,8
60 ans ou plus	12,2	7,7	11,9	17,3	4,3	15,9
Total	100	100	100	100	100	100

À Hô Chi Minh Ville, le groupe des célibataires désireux de migrer est plus faible que celui des mariés; c'est l'inverse à Hanoi (tableau 7). Les veufs, les divorcés, ou séparés sont en nombre infime. La situation de famille ne joue donc pas un rôle important dans la décision de migration.

Tableau 7 : Répartition des habitants selon l'état matrimonial, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

État matrimonial	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Célibataire	32,7	39,1	33,0	22,5	53,6	25,7
Marié(e)	58,4	53,8	58,1	69,1	44,1	66,5
Veuf(ve)	7,2	4,0	7,0	7,0	1,6	6,4
Divorcé(e), séparé(e)	1,8	3,1	1,8	1,4	0,7	1,4
Total	100	100	100	100	100	100

Il est intéressant de noter que le niveau d'éducation de ces habitants désirant migrer est assez élevé. Ils sont 51,5 % à HCMV et 78,9 % à Hanoi à avoir au moins un niveau d'études secondaires 2^e cycle (tableau 8).

Tableau 8: Répartition des habitants selon le niveau d'instruction générale, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Niveau d'instruction générale ¹	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Aucun	4,9	3,4	4,8	2,9	0,2	2,6
Niveau primaire	20,4	10,7	19,9	6,7	1,8	6,2
Niveau secondaire (1 ^{er} cycle)	34,6	34,4	34,6	31,1	19,0	29,8
Niveau secondaire (2 ^e cycle)	40,1	51,5	40,7	59,4	78,9	61,4
Total	100	100	100	100	100	100

(1) Classes générales (niveau 0 à 12)

Les habitants qui souhaitent déménager avec un niveau de qualification de type universitaire ou plus représentent un pourcentage élevé dans les deux villes, dont particulièrement à Hanoi avec 26,5 % (tableau 9).

Tableau 9 : Répartition des habitants selon le niveau de qualification professionnelle, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Niveau de qualification professionnelle	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Sans qualification	79,6	76,3	79,4	61,4	54,2	60,7
Ouvrier technique	5,9	4,6	5,9	9,4	6,6	9,1
Niveau secondaire professionnel	4,3	3,1	4,3	8,6	9,3	8,7
Niveau Bac+3	1,6	1,2	1,6	2,2	3,4	2,3
Niveau universitaire ou plus	8,5	14,8	8,9	18,4	26,5	19,2
Total	100	100	100	100	100	100

Si l'on prend en compte à la fois le niveau d'instruction générale et le niveau de qualification, ces groupes de personnes ont un niveau d'études élevé et sont donc plutôt de couche sociale moyenne ou supérieure. Est-il exact que la population de condition modeste, qui est la plus nombreuse en ville, n'a pas réellement l'intention de déménager ?

Si l'on considère la situation d'activité, on constate que dans les deux villes, les personnes désireuses de changer de lieu d'habitation et qui ont un travail sont plus nombreuses (61 %) que celles qui n'ont pas l'intention de migrer (tableau 10). Ainsi, le changement de lieu d'habitation n'influera-t-il pas totalement sur leurs activités professionnelles. Le taux de chômage de ceux qui souhaitent déménager est inférieur au taux général de HCMV (4 %). Le pourcentage de personnes travaillant chez elles aux tâches ménagères à HCMV, quoique supérieur à celui de Hanoi, est toutefois moins élevé que le pourcentage général de HCMV (13,9 %). À Hanoi, ceux qui font des études sont particulièrement plus nombreux à vouloir déménager, étant plus jeunes. On peut donc dire que les personnes souhaitant changer de quartier sont plus dynamique professionnellement que celles ne le souhaitant pas.

Tableau 10: Répartition des actifs selon la situation d'activité, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Situation d'activité	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Occupé	54,9	60,6	55,3	56,3	60,7	56,7
Au chômage	3,9	2,5	3,9	2,8	4,2	2,9
Études	12,1	11,7	12,1	12,1	25,6	13,5
Tâches ménagères	14,0	12,0	13,9	4,1	3,5	4,0
Inoccupé pour cause de vieillesse	13,5	11,4	13,3	23,9	6,0	22,1
N'a pas besoin de travailler	1,2	1,8	1,2	0,9	0,0	0,8
Oisif	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Total	100	100	100	100	100	100

La différence dans la structure des professions entre les habitants de Hô Chi Minh Ville et de Hanoi reflète le fait que les deux villes n'ont pas les mêmes structures économiques et n'offrent pas les mêmes emplois. On constate une propension aux commerces et aux services chez les personnes désireuses de migrer, soit 47,1 % à HCMV contre 30,4 % à Hanoi (tableau 11). La répartition assez égale entre ceux qui ne souhaitent pas déménager et ceux qui le souhaitent montre que la profession n'influe pas beaucoup sur l'intention de migrer. Toute personne peut aspirer à la mobilité résidentielle, quel que soit son métier.

Tableau 11 : Répartition des actifs occupés selon la profession, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Profession	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Agriculture	3,2	3,6	3,2	25,3	7,7	23,4
Élevage, pêche	1,2	1,0	1,2	0,2	0,4	0,3
Industrie, artisanat	28,1	19,7	27,6	18,1	21,9	18,5
Construction	6,5	3,6	6,4	6,0	4,2	5,8
Transport	5,1	2,6	5,0	5,5	5,0	5,5
Commerce	18,5	20,2	18,6	12,5	19,6	13,2
Services (sauf domestiques et publics)	19,2	26,9	19,7	7,3	10,8	7,7
Services domestiques	3,4	3,1	3,4	2,6	1,5	2,5
Services publics	14,7	19,2	14,9	22,4	28,8	23,1
Total	100	100	100	100	100	100

Les personnes souhaitant changer de lieu d'habitation sont beaucoup plus nombreuses à travailler dans le secteur public à Hanoi (47,5 %) qu'à Hô Chi Minh Ville (21,6 %) (tableau 12). Il existe d'autres différences entre les deux villes. Par exemple, à Hô Chi Minh Ville, le nombre de personnes travaillant dans les entreprises individuelles est de loin supérieur à ce qu'il est à Hanoi.

Tableau 12 : Répartition des actifs occupés selon le secteur économique, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Secteur économique	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Secteur public	21,2	21,6	21,2	41,9	47,5	42,5
Coopérative, secteur collectif	2,8	2,1	2,8	16,8	8,4	15,8
Société à action, SARL	9,0	11,3	9,1	4,2	8,4	4,7
Entreprise privée	17,4	14,4	17,3	7,1	11,8	7,6
Entreprise familiale ou individuelle	44,3	40,2	44,1	27,7	19,8	26,8
Entreprise à 100 % de capital étranger	2,3	4,1	2,4	0,2	0,8	0,3
Coentreprise vietnamo-étrangère	2,9	6,2	3,1	2,1	3,4	2,3
Total	100	100	100	100	100	100

Le statut dans l'emploi des personnes désireuses de déménager fait partie de leur profil. Le pourcentage de salariés à durée indéterminée est particulièrement élevé, de 41,5 % à HCMV à 51,0 % à Hanoi (tableau 13). La sécurité de l'emploi étant assurée, ces personnes ont une vie assez stable, ce qui leur permet de préparer leur avenir.

Tableau 13 : Répartition des actifs occupés selon le statut dans l'emploi, le souhait de changer de lieu d'habitation et la ville (%)

Statut dans l'emploi	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble	Ceux ne souhaitant pas migrer	Ceux souhaitant migrer	Ensemble
Employeur	9,0	7,2	8,9	16,4	7,6	15,5
Salarié à durée indéterminée	40,2	41,5	40,3	47,2	51,0	47,6
Salarié à durée déterminée	17,5	23,1	17,8	11,2	20,5	12,2
Travailleur indépendant	27,9	23,6	27,7	19,0	12,5	18,3
Aide familial	5,4	4,6	5,3	6,2	8,4	6,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

En conclusion, on peut dire que le changement de quartier est une question très importante pour les habitants. Les données de l'enquête montrent que les habitants sont en fait peu nombreux à vouloir déménager. Par ailleurs, il y a deux points dignes d'intérêt : le nombre de migrants potentiels n'ayant pas encore de destination précise est élevé; d'autre part, le centre-ville est la destination choisie par la majorité de ceux qui souhaitent déménager. Ceux qui aspirent à un déménagement sont assez jeunes et bénéficient de bonnes conditions socio-économiques comme un niveau de qualification assez élevé, un travail stable. Les couches sociales de condition modeste sont absentes de ce profil.

Toute enquête a ses objectifs pratiques et théoriques. Elle est intéressante lorsque ses résultats permettent de poser de nouvelles questions qui peuvent servir d'hypothèses et d'orientations à des recherches ultérieures plus approfondies. Nous pouvons ici soulever quelques questions intéressantes : est-il vrai que les personnes qui ont effectué un premier déménagement se prêtent plus facilement à un second par rapport à ceux qui ne l'ont jamais fait ? Comment faire pour que les migrants aient une meilleure idée de la destination visée ? Comment inciter à la migration les gens de toutes catégories sociales, en particulier les personnes de condition modeste ? Les réponses à ces questions pourraient changer certaines de nos visions actuelles.

Conclusion

Similitudes et divergences des deux métropoles vietnamiennes

*Nguyễn Thi Thiêng
Lê Van Thanh*

Le projet de recherche en coopération sur « les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh et Hanoi », réalisé dans le cadre du Programme de Recherche Urbaine pour le Développement (PRUD), a associé des institutions du nord et du sud du pays, ainsi qu'un organisme français, dans un travail collectif à visée comparative.

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. En effet, un plan de sondage à deux degrés, avec un échantillon aléatoire à tirage systématique, a pour la première fois pris en compte au 1^{er} degré du sondage les îlots (*tô dân phố*), qui ont une taille beaucoup plus réduite que les *phuong* ou les *xa* (unités immédiatement inférieures à l'arrondissement), qui ont été généralement retenus jusqu'à présent. En outre, l'établissement de la base de sondage des ménages s'est faite indépendamment des listes disponibles au niveau des responsables d'îlots, qui ne comprennent que les personnes dotées d'un permis de résidence permanent ou temporaire ; on obtient ainsi une meilleure exhaustivité. L'enquête a ainsi porté sur 2 000 ménages à Hô Chi Minh Ville et 1 500 ménages à Hanoi, qui ont été tirés au 2^e degré.

Une analyse complémentaire des résultats du recensement de 1999 a porté sur les mouvements migratoires (changements de résidence). Elle confirme l'existence d'un solde migratoire positif du centre vers la périphérie dans chacune des deux villes. Ce mouvement est principalement dû à l'augmentation du prix du foncier au centre-ville généré par la libéralisation de l'économie depuis l'instauration de la politique du

Doi moi (« Renouveau ») en 1986 ; il est renforcé localement par les politiques de « desserrement » menées par les municipalités afin d'assainir certaines zones centrales très densément peuplées et insalubres.

L'enquête ménage a porté essentiellement sur les mouvements pendulaires et les mobilités temporaires de la population. Elle donne des informations sur les caractéristiques des ménages et de la population, les ménages non migrants et migrants, l'histoire migratoire (non analysée dans cet ouvrage), les déplacements temporaires, les opinions sur les déplacements et les projets futurs en matière de migration. 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.

Caractéristiques démographiques et socio-économiques

Les structures par sexe à Hô Chi Minh Ville et à Hanoi ont des similarités : les femmes prédominent sensiblement à HCMV ; à Hanoi, la répartition entre les sexes est quasiment équilibrée. L'importance de l'immigration féminine est une des caractéristiques des métropoles du sud-est asiatique.

Le rapport de masculinité des groupes d'âges de moins de 20 ans est singulièrement élevé, notamment pour les groupes 5-9 ans et 10-14 ans. On peut se demander s'il s'agit là d'une conséquence indirecte de la politique de planification familiale avec l'apparition d'un avortement sélectif. Pour répondre à cette question, une étude approfondie sur l'avortement serait indiquée. Les populations des deux villes ne sont plus jeunes. La proportion des enfants est relativement basse alors que celle des personnes âgées n'est pas encore élevée, mais on peut dire que HCMV et Hanoi ont entamé une phase de vieillissement de la population.

La proportion des habitants de HCMV nés sur place est de 67,8 % tandis que pour Hanoi le chiffre correspondant est de 76,3 %. Une proportion de 9,8 % des habitants de HCMV sont originaires du delta du Mékong ; viennent ensuite les migrants en provenance du delta du Fleuve Rouge (6,2 %). À Hanoi, les habitants originaires du delta du Fleuve Rouge sont les plus nombreux (14,9 %) ; la proportion de ceux qui sont originaires des provinces du sud est très faible. Ceci montre que HCMV offre plus d'attraits pour les « Nordistes » que Hanoi pour les « Sudistes ».

La proportion des habitants mariés est plus élevée à Hanoi qu'à HCMV. En revanche, la proportion des célibataires est plus élevée à HCMV qu'à Hanoi. En général, le taux de divorce et de séparation dans les deux villes est très bas. Pourtant, ce taux est plus élevé à HCMV qu'à Hanoi.

Une proportion de 55,1 % des personnes interviewées à HCMV ont migré au moins une fois avant l'enquête ; 14,1 % ont migré avant 1975, 23,5 % entre 1976 et 1989 et 62,5 % après 1990. En revanche, 32,5 % seulement des personnes interviewées à Hanoi ont migré au moins une fois avant l'enquête ; 10,6 % d'entre elles ont migré vers Hanoi avant 1975, 19,3 % entre 1976 et 1989 et 70,1 % après 1990.

Le système d'enregistrement résidentiel reste quasi universellement appliqué, même s'il n'empêche plus guère les déplacements. La proportion des personnes enregistrées au lieu de résidence actuelle est plus élevée à Hanoi qu'à HCMV.

En général, le niveau d'instruction de la population est plus élevé à Hanoi qu'à HCMV (le nombre moyen d'années d'études est de 9,2 contre 7,7). La différence de niveau d'instruction entre Hanoi et HCMV n'est cependant effective que pour la population âgée de 15 ans ou plus, ce qui veut dire que l'instruction s'est progressivement uniformisée après la réunification du pays.

La proportion des gens ayant un travail à HCMV et à Hanoi est presque identique. Cependant, il existe une grande différence selon les secteurs économiques. Les Hanoïens travaillent plus dans le secteur étatique et collectif, et les habitants de HCMV plutôt dans le secteur privé et individuel. Ceci peut s'expliquer par le fait que la plupart des institutions gouvernementales sont installées à Hanoi, ainsi que plusieurs entreprises collectives de la période de l'économie planifiée, et que le secteur privé n'est pas encore aussi développé qu'à HCMV. En général, les salariés sont nombreux dans les deux villes. Cependant, les ménages agricoles sont plus nombreux à Hanoi qu'à HCMV, ce qui est en rapport direct avec la superficie agricole restante au sein des unités administratives des deux villes.

La taille moyenne des ménages est plus élevée à HCMV qu'à Hanoi. La plupart des chefs de ménage sont des hommes, mais la proportion des femmes chefs de ménage est étonnamment élevée par rapport aux autres pays ; elle s'explique par l'histoire du Viêt-nam.

La proportion des ménages ayant un faible niveau de vie est plus forte à Hanoi qu'à HCMV. Dans les deux villes, les habitants des zones centrales ont un niveau de vie plus élevé que ceux de la périphérie. À HCMV, la différence de la proportion des gens ayant un faible niveau de vie entre la communauté des non-migrants et des migrants est minime, mais la proportion des ménages ayant un niveau de vie élevé est plus élevée chez les migrants que chez les non-migrants. À Hanoi, la situation est différente : la proportion des ménages ayant un niveau de vie élevé est plus forte dans la communauté des migrants que dans celle des non-migrants, mais le pourcentage des ménages ayant un faible niveau de vie est plus élevé chez les non-migrants que chez les migrants.

Les ménages non migrants et les ménages migrants

À HCMV, la différence entre les ménages non migrants et migrants en termes de logement est faible, alors qu'à Hanoi elle est assez nette. En revanche, à Hanoi 49,9 % des ménages non migrants vivent dans des maisons contiguës (compartiments) contre 66,9 % des ménages migrants et la proportion des ménages non migrants vivant dans des maisons indépendantes ou des villas est quatre fois plus élevée que celle des ménages migrants (37 % contre 9 %).

La part des maisons donnant sur une rue diminue tant à Hanoi qu'à HCMV après la migration par suite de la densification des zones périphériques moins bien équipées. À HCMV, avant la migration, 19,7 % des ménages migrants vivaient dans des maisons sur une rue. Mais après la migration, la proportion n'est plus que de 15,4 %. Le même phénomène s'observe à Hanoi où la proportion des maisons sur rue est passée de 21,7 % à 10,3 %.

La proportion des ménages non migrants ayant leur propre maison est plus élevée que celle des ménages migrants. À HCMV, 94,7 % des ménages non migrants possèdent leur propre maison contre 84,6 % des ménages migrants. À Hanoi, les proportions respectives sont très semblables (89,0 % et 88,4 %). En comparant les données avant et après la migration, la proportion des ménages ayant leur propre maison augmente. Ceci est vrai pour HCMV et Hanoi.

La superficie habitable est une des raisons de la migration des ménages. Dans l'ensemble, la différence de superficie du logement avant et après la migration n'est pas grande à HCMV. En revanche, à Hanoi, l'augmentation est impressionnante puisque de 56,5 m² en moyenne avant la migration, elle se situe après la migration à 89,4 m². Ceci montre que la politique de logement à Hanoi est en bonne voie, contribuant à faire augmenter le nombre de logements ayant une superficie habitable plus élevée.

La qualité du logement est évaluée par les matériaux utilisés pour la construction des murs et des toits comme le nombre de pièces et l'emplacement de la salle de bains et des toilettes. Il y a une différence entre Hanoi et HCMV en termes de matériaux utilisés pour la construction des murs et des toits. La proportion des maisons en pierre et en brique est plus élevée à Hanoi qu'à HCMV, notamment pour les matériaux du toit. À Hanoi, 94,2 % des ménages ont des toits en béton ou en tuiles, tandis que ce taux n'est que de 21,8 % à HCMV, où la tôle domine à raison de 76,9 %. Il n'y a pas de différence entre les communautés non migrante et migrante dans les deux villes. La proportion des ménages ayant une cuisine indépendante à l'intérieur du logement est élevée. La cuisine installée à l'extérieur de la maison est courante dans les ménages non migrants à Hanoi.

En général, à Hanoi et à HCMV, les toilettes sont mieux aménagées après la migration. Cette conclusion est particulièrement significative pour la population de Hanoi. Si avant la migration, la proportion des ménages ayant les toilettes à l'intérieur du logement est de 56,1 %, après la migration elle passe à 70,1 %. D'ailleurs, après la migration la proportion des WC modernes avec chasse d'eau et des caissons doubles augmente aussi. Les autres types d'aisance comme le caisson simple, les latrines cimentées, et les WC publics sont considérablement réduits à Hanoi.

La quasi-totalité des ménages à HCMV et à Hanoi utilisent l'électricité du réseau national ; seuls respectivement 0,6 % et 0,8 % d'entre eux n'accèdent pas à l'électricité nationale.

La proportion des ménages à HCMV utilisant l'eau courante est en baisse après la migration. La proportion de ceux qui ont l'eau du robinet dans la maison a diminué de 53,3 % à 40,9 %. En revanche, la proportion des ménages qui puisent dans les nappes phréatiques a doublé, passant de 25,0 % avant la migration à 51,8 % après la migration. Le réseau d'alimentation en eau ne couvre pas encore l'ensemble de la ville. De plus, le débit de l'eau laisse à désirer. C'est la raison pour laquelle plusieurs ménages, surtout les nouveaux arrivants dans les nouveaux quartiers périphériques sont contraints de forer un puits à côté de leur belle maison. À Hanoi, la proportion des ménages migrants qui utilisent la fontaine publique se réduit au profit du nombre de ménages qui ont leur propre compteur d'eau, puisqu'il représente 76,7 % contre 68,5 % avant la migration. Voilà une différence entre les ménages migrants de Hanoi et ceux de HCMV.

Les résultats de l'enquête montrent que la collecte des déchets ne se fait pas de la même manière à HCMV et à Hanoi. La plupart des ménages à Hanoi doivent apporter eux-mêmes leurs déchets dans les décharges car la collecte à domicile fait encore défaut. Mais il y a quand même un point commun entre les deux villes : la proportion des ménages migrants profitant des réseaux de collecte s'accroît après la migration, particulièrement à Hanoi.

Il n'y a pas de différence entre HCMV et Hanoi en terme de possession de moyens de transport. Après la migration, la proportion des ménages disposant d'une moto ou d'une voiture a augmenté tandis que celle disposant d'une bicyclette a diminué. Ce changement montre que la migration entraîne une modernisation des moyens de transport des foyers. Mais l'augmentation massive des moyens de transport individuels n'est pas à encourager dans l'état actuel des choses, l'accent devant être mis sur le développement des moyens de transport en commun.

À Hanoi, la proportion des personnes qui considèrent que la qualité des chaussées est bonne est plus élevée qu'à HCMV. Les voies de pierre et les chemins de terre n'existent plus que dans les arrondissements périphériques et ruraux. 82,9 % des

ménages à Hanoi vivent dans des quartiers bien équipés en matière d'infrastructures routières avec 56,3 % de routes goudronnées, 15,9 % de routes bétonnées et 17,0 % de routes cimentées. À HCMV, 67,8 % des ménages vivent dans des quartiers où la qualité des routes est satisfaisante mais la proportion des routes goudronnées ne représente que le quart de celle de Hanoi (14,3 % contre 56,3 %). Une comparaison de l'état des routes dans la zone d'habitation actuelle et dans la zone d'habitation précédente des ménages migrants permet de constater qu'à Hanoi, même si la proportion des ménages bénéficiant d'une infrastructure routière favorable aux déplacements n'a guère évolué après la migration, il est évident que la part des routes goudronnées a considérablement augmenté. À HCMV, la migration ne va pas forcément de pair avec une meilleure infrastructure dans le nouveau lieu d'habitation. La proportion des ménages migrants installés dans des quartiers dotés de routes goudronnées, bétonnées et cimentées a diminué après la migration puisque de 76,4 % avant la migration, elle n'est plus que de 58,2 %. La proportion des ménages nouvellement installés dans des quartiers ayant des voies de pierre et des chemins de terre s'est accrue par rapport à leur zone d'habitation précédente.

Si la plupart des ménages vivent dans des quartiers non inondés (81,6 % à HCMV et 86,5 % à Hanoi), on constate néanmoins que le nombre de ceux qui vivent dans des quartiers inondables, soit par la pluie, soit par une rivière, n'est pas négligeable. La proportion des logements inondés par la pluie est plus élevée dans les arrondissements centraux, dont le sol a été fortement imperméabilisé par la voirie et les constructions.

La raison principale des migrations intra-urbaines dans les deux villes est le désir d'avoir une maison plus grande et plus confortable. La deuxième raison est le désir de se rapprocher du lieu de travail.

La plupart des ménages migrants considère que sur le plan de l'éducation, leurs membres ont plus d'avantages après la migration car l'école est plus proche (65,5 % à HCMV et 46,2 % Hanoi). Sur le plan des soins de santé et des loisirs, les résultats montrent qu'il n'y a presque pas de changement. Concernant les loisirs, la proportion des ménages qui déclarent que rien n'a changé pour eux est de 56,0 % à HCMV et 49,0 % à Hanoi.

La différence quant à la qualification professionnelle et le niveau d'instruction entre ceux qui ont changé de lieu de travail et ceux qui n'en ont pas changé est nette. À HCMV, 75,4 % des migrants du premier groupe ne sont pas qualifiés soit 1,2 fois plus que la proportion des migrants qui n'ont pas changé de lieu de travail. À Hanoi, le décalage est de 2,2 fois entre les deux groupes.

Pour la plupart des personnes qui ont changé le lieu de travail, l'avantage le plus appréciable est le revenu plus élevé (50,9 % à HCMV et 48,0 % à Hanoi).

Les déplacements temporaires

L'analyse des déplacements quotidiens est une question de première priorité tant pour les différents secteurs d'activité que pour les autorités à tous les échelons. D'autant plus que les embouteillages, la pollution de l'air et les nuisances sonores s'aggravent de plus en plus dans les grandes villes vietnamiennes.

Un grand nombre d'habitants des deux villes (plus de 80 %) sortent quotidiennement de chez eux. La structure des raisons de sortie est très similaire dans les deux villes. La principale raison de sortie est le travail qui touche tous les jours de la semaine, même le week-end ; viennent ensuite les courses et l'école/formation ; les autres raisons (visite aux amis et aux proches, loisirs...) sont moins répandues.

Les personnes interviewées sont majoritaires à exprimer leur souhait de travailler dans l'arrondissement où ils habitent ou dans un arrondissement voisin. Les moyens de déplacement pour aller au travail sont dominés par les transports individuels dont les deux-roues motorisés sont la majorité (75,1 % à HCMV, 57,9 % à Hanoi). La marche est pratiquée dans une proportion non négligeable. Quant au bus, seulement 1,0 % des personnes à HCMV et 2,3 % à Hanoi s'en servent.

L'analyse des heures de départ et de retour fournit aux décideurs des informations précises sur les déplacements de la population, leur permettant de prendre des mesures appropriées pour réguler le trafic aux heures de pointe. Les gens partent entre 6 heures et 8 heures du matin. Ceux qui rentrent en fin d'après-midi (17 heures) sont de loin les plus nombreux.

À HCMV, 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 de l'arrondissement, le nombre d'établissements scolaires dans l'arrondissement et la réputation plus ou moins grande de ces établissements. À Hanoi, ce problème est moins apparent. La distance moyenne du lieu de résidence à l'école varie de 2,6 à 4,5 km, ce qui nécessite un temps de parcours de 14,6 à 17,0 minutes. Les horaires de départ et de retour pour l'école sont semblables dans les deux villes.

Pour suivre une formation continue ou des cours supplémentaires, les établissements ne sont pas répartis de la même manière d'un arrondissement à l'autre. Cela est visible dans les arrondissements ruraux, loin du centre-ville, où les déplacements sont longs et où il n'est pas aisé de faire venir des formateurs de qualité. En général, la distance à parcourir est plus courte que celle effectuée pour aller au cours régulier.

La proportion des Hanoiens qui se rendent aux marchés de proximité sur le trottoir est plus élevée qu'à HCMV. Les habitants des deux villes vont cependant plus

souvent sur les petits marchés pour acheter la nourriture que sur les grands marchés de trottoir. La fréquence des déplacements quotidiens en direction des grands marchés et des supérettes est très faible aussi bien à Hanoi qu'à HCMV. Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à acheter sur les marchés et elles s'y rendent à une fréquence nettement supérieure. Cet écart se réduit considérablement quand il est question des supermarchés. Plus le niveau de vie est élevé, plus il apparaît facile de promouvoir l'égalité des sexes.

L'analyse des loisirs confirme que la visite à ses amis ou ses proches est une pratique courante des Vietnamiens aussi bien à HCMV qu'à Hanoi. C'est le loisir le plus fréquent, laissant loin derrière les autres formes de distractions. À HCMV, il est suivi par la fréquentation des bars et la promenade, et à Hanoi par la promenade et le cinéma.

Le karaoké a nettement plus d'adeptes à HCMV qu'à Hanoi. Le concert reste un loisir peu populaire ou en tout cas peu fréquent pour les Vietnamiens. Le taux de fréquentation des maisons des jeunes et de la culture, les discothèques et les boîtes de nuit n'est pas élevé dans les deux villes. Les chiffres relatifs aux activités du quartier, aux visites des pagodes et des églises, aux pique-niques et aux excursions ou voyages restent faibles dans les deux villes.

Opinions sur les déplacements

La difficulté la plus importante rencontrée à HCMV et Hanoi est constituée par les embouteillages, notamment dans les centres-villes. Dans les années récentes, les autorités municipales ont réalisé plusieurs projets pour améliorer le trafic urbain, dont les résultats sont cependant encore limités. Le nombre des moyens de transport augmente rapidement tandis que le réseau routier reste insuffisant. En conséquence, l'augmentation de la durée de circulation cause des problèmes de vie quotidienne à une grande partie de la population des deux villes. Une autre difficulté plus grave est l'explosion des moyens de transports individuels qui engendre une augmentation des accidents de circulation. Cependant, face à cette situation générale, en un peu plus d'un an, les transports publics ont connu des progrès remarquables. L'augmentation des lignes d'autobus et du nombre de bus, l'habitude croissante de la population dans l'utilisation des bus sont des signes positifs dans la satisfaction des demandes de déplacements de la population urbaine.

Concernant les solutions pour le développement des transports publics, plus de 30 % des personnes interviewées ont proposé diverses solutions. Ceci dit, la population est diversement intéressée par les transports publics. La majorité des répondants souhaiterait une extension du système des transports publics, en particulier vers les arrondissements périphériques et ruraux, une augmentation du nombre de bus,

la mise en place de nouvelles lignes et le renforcement de la fréquence, l'aménagement d'arrêts proches des habitations et la diversification des moyens de transports publics. À côté des propositions sur le renforcement des transports publics, l'amélioration de la qualité des routes est fortement sollicitée pour favoriser le développement des bus surtout dans les arrondissements centraux.

Les propositions des personnes interviewées restent à être concrétisées dans les programmes de planification des transports publics. Autrement dit, dans l'établissement des plans de développement des transports publics, il faut tenir compte de l'opinion publique pour que les plans soient réalistes, réalisables et efficaces ; on pourrait dire « durables ».

Projets futurs

Un point important est de chercher à comprendre les intentions de déménagement de la population urbaine à l'avenir. Ceci permet d'évaluer et d'estimer les résultats de cette mobilité résidentielle, de construire et de réguler des politiques en vue d'assurer une nouvelle répartition de la population dans la zone urbaine et de prévoir l'effectif de la population pour les années à venir dans les différentes zones urbaines.

La plupart des habitants déclarent vouloir rester dans leur lieu de résidence d'origine. Même s'il y a des différences entre HCMV et Hanoi, le pourcentage des habitants de plus de 13 ans désireux de déménager n'est que de 9,2 % à Hanoi, contre seulement 4,6 % à HCMV. C'est là une aspiration, somme toute assez universellement répandue, que doivent prendre en compte les décideurs dans la mise en place des politiques, dont celle de la déconcentration de la population.

Les gens qui habitent au centre-ville dans les deux villes sont plus nombreux à vouloir migrer que ceux de la périphérie. Toutefois, il faut noter que les deux villes ont préconisé une politique d'incitation, directe ou indirecte, à la migration vers la périphérie, notamment vers les arrondissements urbains nouvellement créés. Les projets d'embellissement de la ville influent plus ou moins, de façon directe ou indirecte, sur la décision de migrer des habitants.

Ces mouvements migratoires peuvent être intra-urbains, d'un arrondissement urbain à l'autre, mais aussi ruraux-urbains, d'un arrondissement rural situé dans les limites administratives de la ville à un arrondissement urbain. Il faut particulièrement noter que Hanoi attire plus dans ses arrondissements périphériques et ses arrondissements ruraux que HCMV. Cet attrait peut s'expliquer par le fait que les quatre arrondissements centraux de Hanoi connaissent une densité déjà très élevée alors que les arrondissements Tân Binh et Go Vâp de HCMV offrent encore une certaine disponibilité. Autre explication possible : l'organisation du territoire urbain de la périphérie de Hanoi pourrait être meilleure.

Nous attirons l'attention sur le fait que les habitants désireux de déménager sans toutefois avoir déjà une destination précise représentent un pourcentage assez important, particulièrement à Hanoi. Les explications à cette situation sont diverses : le manque d'informations sur la destination, les difficultés financières, le prix trop élevé des terrains et des maisons dans les zones visées par rapport à leurs capacités financières, les conditions de vie peu satisfaisantes.

Les pouvoirs publics des deux villes préconisent la déconcentration de la population ainsi que le développement urbain. La détermination du profil des habitants permet au gouvernement de mettre en place des politiques de déconcentration concrètes, appropriées aux différents destinataires.

Les trois quarts des habitants sollicitant un transfert de résidence sont très jeunes, moins de 40 ans, célibataires ou jeunes mariés qui ont besoin de fonder leur propre foyer et sont donc à la recherche d'un nouveau logement. Si l'on prend en compte à la fois le niveau d'instruction et le niveau de qualification, ces personnes ont un niveau d'études relativement élevé et sont de couche sociale moyenne ou supérieure. Au niveau des activités, la plupart des personnes désireuses de migrer ont un travail. En bref, on peut donc dire que le groupe de personnes souhaitant déménager est plus dynamique professionnellement que ceux ne souhaitant pas le faire. Ainsi, les couches sociales de condition inférieure ne sont pas encore présentes dans ce profil.

Bibliographie¹

Ban chỉ đạo Tổng điều tra Dân số và Nhà ở thành phố Hồ Chí Minh, 2000, Dân số thành phố Hồ Chí Minh (Kết quả Tổng điều tra ngày 01-04-1999). Thành phố Hồ Chí Minh, 218 tr.

[Comité de direction du recensement de la population et de l'habitat à Hô Chi Minh Ville, 2000, La population de Hô Chi Minh Ville (Résultats du recensement du 1^{er} avril 1999). HCMV, 218 p.]

Ban chỉ đạo Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Trung ương, 1999, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở 1/4/1999. Kết quả suy rộng mẫu 3%. Hà Nội, không có số trang.

[Comité de direction central du recensement de la population et de l'habitat, 1999, Recensement de la population et de l'habitat du 1/4/1999. Résultats extrapolés de l'échantillon à 3 %. Hanoi, non paginé.]

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

Bộ Xây dựng, 1999, Quy hoạch xây dựng các đô thị Việt Nam. Tập I. Hà Nội: Nhà xuất bản Xây dựng, 323 tr.

[Ministère de la construction, 1999, Plan d'urbanisme des villes du Viêt-nam. Vol. I. Hanoi: Éditions de la construction, 323 p.]

Campbell Tim (Ed.), 1999, A tale of two cities in Vietnam. Towards a strategy of growth, poverty and environment in the cities and regions of Vietnam. Washington (D.C.): The World Bank, 78 p.

Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thụy Hương (Dir.), 2006, La ville vietnamienne en transition. Paris: Karthala, IMV, PADDI. 314 p. (Hommes et Sociétés).

Nouv. réf.: Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Gubry Patrick, Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel (Chủ biên), 2006, Đô thị Việt Nam trong thời kì quá độ. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IMV, PADDI, 323 tr.

¹ D'autres références figurent en fin de chaque chapitre.

Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix.

Cục Định canh, định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, Đỗ Văn Hòa (Chủ biên), 1998, Chính sách di dân ở Châu Á. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 59 tr. (Dự án VIE/95/004).

[Département de la sédentarisation, de la réinstallation et des Nouvelles Zones Économiques, Programme des Nations Unies pour le Développement, Dô Van Hoa (Éds), 1998, Les politiques migratoires en Asie. Hanoi: Éditions de l'agriculture, 59 p. (Projet VIE/95/004).]

Cục Định canh định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, Đỗ Văn Hòa, Trinh Khắc Thâm (Chủ biên), 1999, Nghiên cứu di dân ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 179 tr. (Dự án VIE/95/004).

[Département de la sédentarisation, de la réinstallation et des Nouvelles Zones Économiques, Programme des Nations Unies pour le Développement, Dô Van Hoa, Trinh Khắc Thâm (Éds), 1999, Études sur les migrations au Viêt-nam. Hanoi: Éditions de l'agriculture, 179 p. (Projet VIE/95/004).]

Cục Định canh định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (Chủ biên), Guest Philip, 1998, Động lực di dân nội địa ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 59 tr. (Dự án VIE/95/004).

[Département de la sédentarisation, de la réinstallation et des Nouvelles Zones Économiques, Programme des Nations Unies pour le Développement, Guest Philip (Éds), 1998, Les motivations de la migration interne au Viêt-nam. Hanoi: Éditions de l'agriculture, 59 p. (Projet VIE/95/004).]

Cục Thống kê Hà Nội/ Hanoi Statistical Office, 2003, Niên giám Thống kê Hà Nội 2002/ Statistical yearbook Hanoi 2002. Hà Nội, 213 tr.

Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh, 1977-1999, Niên giám Thống kê thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh.

[Bureau de la statistique de Hô Chi Minh Ville, 1977-1999, Annuaire statistique de Hô Chi Minh Ville. HCMV.]

Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh, Mức sống dân cư thành phố Hồ Chí Minh 1992, 1993, 1994, 1995. TP. Hồ Chí Minh.

[Bureau de la statistique de Hô Chi Minh Ville, 1992-1995, Niveau de vie à Hô Chi Minh Ville, 1992, 1993, 1994, 1995. HCMV.]

Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh/ Statistical Office in Ho Chi Minh City, 2002, Niên giám Thống kê thành phố Hồ Chí Minh 2001/ Statistical yearbook Ho Chi Minh City 2001. TP. Hồ Chí Minh, 247 tr.

- Dang Xuân Duong, Lê Hồng Kê, 2000, La population de Hanoi. *In* Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., + 16 pl. h.t., p. 243-261 (Économie et Développement).
- Nouv. réf.*: Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kê, Hà Văn Quế, 2004, Dân số Hà Nội. *Trong* Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), 2004, Dân số và phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản, tr 269-298.
- Do Thi Loan, 1994, Ho Chi Minh City: spatial structure and characteristics. PhD thesis, Budapest, vi-299 p.-XI p.
- Doan Mau Diep, Henaff Nolwen, Trinh Khac Tham, 1998, Patterns of rural-urban migration and solutions to the problem: a case study of Hanoi. *In* Ministry of Agriculture and Rural Development, UNDP, Population Council (Eds), International seminar on internal migration: implications for migration policy in Vietnam. Proceedings. Hanoi, ii-283p., p. 24-136.
- Forbes Dean K., Thrift N.J., 1987a, Territorial organisation, regional development and the city in Vietnam. *In* Forbes Dean K., Thrift N.J. (Eds), The socialist Third World: Urban development and territorial planning. Oxford: Blackwell, p. 98-128.
- General Statistics Office (GSO), 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% tổng điều tra dân số và nhà ở/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. [1 *cd-rom* avec les données brutes et un manuel de 71 pages]
- General Statistical Office (GSO), 2001, Results of population projections for whole country, geographic regions and 61 provinces/cities. Viet Nam, 1999-2024. Hanoi: Statistical Publishing House, viii-797 p. (Project VIE/97/P14).
- Godard Xavier, Cusset, Jean-Michel, 1996, Des systèmes de transport urbain au Vietnam à la recherche de la modernité. *Cahiers des Sciences Humaines* (Paris), vol. 32, n° 3, p. 555-576.
- Goldblum Charles, 1988, Métropoles de l'Asie du Sud-Est: stratégies urbaines et politiques du logement. Paris: L'Harmattan, 279 p.
- Gubry Patrick (Dir.), 2000, Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t. (Économie et Développement).
- Nouv. réf.*: Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), 2004, Dân số và Phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản.

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, 2002, Présentation de Hồ Chí Minh Ville. *In* Gubry Patrick, Vu Thi Hồng, Lê Van Thanh (Dir.), Les chemins vers la ville. La migration vers Hồ Chí Minh Ville à partir d'une zone du delta du Mékong. Paris: Karthala, CEPED, 343 p., p. 113-127. (Hommes et Sociétés).

Nouv. réf.: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, 2003, Giới thiệu thành phố Hồ Chí Minh. *Trong* Vũ Thị Hồng, Gubry Patrick, Lê Văn Thành (Chủ biên), Những con đường về Thành phố. Di dân đến thành phố Hồ Chí Minh từ một vùng đồng bằng sông Cửu Long. Thành phố Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED), Nhà xuất bản TP. Hồ Chí Minh, 389 tr., tr. 131-149.

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Nguyễn Thị Thiêng, Trần Thị Thanh Thuy, 2004, Les mobilités temporaires au sein des métropoles vietnamiennes: Hồ Chí 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, ISTED, 296 p., p. 92-97. (Partenariats).

Gubry Patrick, Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thuy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hồ Chí Minh Ville et Hanoi (Việt-nam). *In* Castiglioni Franck, Cusset Jean-Michel, Gubry Patrick, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm 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 Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Di dân nội thị tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). *Trong* Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy 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.

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Van Thanh, Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thuy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, Nguyễn Thế Chinh, 2002, Hồ Chí 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.

Nouv. réf.: Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2002, Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội: Dân số và di dân nội thị. Hội thảo « Hà Nội thành phố đặc thù và những lựa chọn cho phát triển », Hà Nội (12-14 tháng 11 năm 2002), 42 tr.

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Van Thanh, Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vu Hoang Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2003, Hanoi: Population et migrations intra-urbaines. *In* Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Ha Van Quê (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/ Kỳ 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. 97-103.

Nouv. réf.: Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, Nguyễn Thế Chính, 2003, Hà Nội: Vấn đề dân số và di dân trong nội thành. *Trong* Ủy ban Nhân dân thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quê (Chủ biên), 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/ Kỳ yếu hội thảo của PRUD, Hanoi, 12-14 novembre 2002. Hà Nội: Institut des Métiers de la Ville (IMV)/ Dự án đào tạo chuyên ngành đô thị, 287 tr., tr. 104-110.

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

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

Institute for Economic Research (IER), 1991, Urbanisation and socio-economic development in Viet Nam from 1954 to present. Ho Chi Minh City, 57 p. + 18 maps.

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1993, Le phénomène urbain dans le Viêt-nam traditionnel. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), n° 184, p. 419-441.

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1993-1994, Le phénomène urbain dans le Viêt-nam contemporain. *Bulletin de l'Association des Amis de l'Orient*, n° 37, p. 16-18.

Lê Thi Huong, 2000, La population de Hồ Chí Minh Ville. *In* Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Viêt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t., p. 263-284. (Économie et développement).

Nouv. réf.: Lê Thị Hương, 2004, Dân số Thành phố Hồ Chí Minh. *Trong* Gubry Patrick, Nguyễn Hữu Dũng, Phạm Thúy Hương (Chủ biên), 2004, Dân số và Phát triển ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới, IRD, ILSSA, IMV, 701 tr. + 16 phụ bản, tr. 299-319.

- Lê Van Thanh, 1999, Migration et urbanisation au Viêt-nam: constantes et changements depuis la politique du « Renouveau ». Mémoire de DEA, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, 114 p.
- Li Tana, 1996, Peasants on the move. Rural-urban migration in the Hanoi region. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 80 p. (Occasional Paper, n° 91).
- Miras Claude de, Quertamp Fanny, 1999, Expansion économique et urbanisation au Vietnam. La peri-urbanisation paradoxale de Hanoi: une emprise spatiale circonscrite, une accumulation productive soutenue. Talence: Regards, 20 p. (Collection Papiers).
- Nguyễn Đăng Sơn, 1997, Strengthening the capacity for urban management and planning in Ho Chi Minh City/ Nâng cao năng lực quản lý và quy hoạch đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh. Ho Chi Minh City: People Committee of HCMC, UNDP, 151 p. (National project VIE/95/051).
- Nguyen Laurence, 1999, Esquisse d'une politique de modernisation et de développement urbain à Hanoi et à Hô Chi Minh Ville (1986-1996). Thèse de doctorat d'urbanisme, Université de Paris VIII, 2 vol., 563 p.
- Nguyễn Thị Thiêng, Vũ Hoàng Ngân, 2004, Phân bố dân cư và phát triển dịch vụ xã hội tại Hà Nội trong quá trình công nghiệp hoá và hiện đại hoá. *Tạp chí Kinh tế và Phát triển* (Hà Nội), số 88, tháng 10/2004, tr. 3-6.
[Nguyễn Thị Thiêng, Vũ Hoàng Ngân, 2004, *La répartition de la population et le développement des services publics à Hanoi dans la période d'industrialisation et de modernisation. Revue Économie et Développement (Hanoi), n° 88, octobre 2004, p. 3-6.*]
- Nguyễn Văn Tài (Chủ biên), 1998, Nghiên cứu hiện trạng, những tác nhân thúc đẩy và các vấn đề phát sinh từ hiện tượng di dân tự do đối với môi trường, sự phát triển kinh tế - xã hội ở thành phố Hồ Chí Minh trong quá trình đổi mới nền kinh tế đất nước. Các giải pháp giải quyết. TP. Hồ Chí Minh: Đại học Quốc gia thành phố Hồ Chí Minh, Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, vi-130 tr. (Chương trình Nghiên cứu Việt Nam - Hà Lan).
[Nguyễn Văn Tài (Ed.), 1998, *Étude sur la situation actuelle, les facteurs et les problèmes de la migration spontanée pour l'environnement, le développement économique et social à Hô Chi Minh Ville dans le processus du Renouveau dans l'économie du pays. Solutions et résolutions. HCMV: Université Nationale de Hô Chi Minh Ville, Université des sciences sociales et humaines, vi-130 p. (Projet d'étude Viêt-nam-Pays Bas).*]
- Nguyễn Văn Tài, 1999, Vấn đề tổ chức, phát triển giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản Trẻ, 236 tr.
[Nguyễn Văn Tài, 1999, *Organisation et développement du transport urbain à Hô Chi Minh Ville. HCMV: Éditions de la Jeunesse, 236 p.*]

- Pandolfi Laurent, 2001, Une terre sans prix. Réforme foncière et urbanisation au Viêt-nam. Hanoi, 1986-2000. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris VIII, 567 p.
- Papin Philippe, 2001, Histoire de Hanoi. Paris: Fayard, 404 p. (Histoire des grandes villes du monde).
- Parenteau René (Dir.), 1997, Habitat et environnement urbain au Viêt-nam. Hanoi et Hô Chi Minh Ville. Paris, Ottawa: Karthala, CRDI, 334 p. + 24 pl. h.t. (Hommes et Sociétés).
- Phan Văn Khiết, 2000, Nghiên cứu cơ chế và chính sách phát triển giao thông nông thôn ở thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, ii-83 tr.
[Phan Van Khiết, 2000, Recherche sur les mécanismes et les politiques de développement des transports ruraux à Hô Chi Minh Ville. HCMV: Institut de Recherche Économique, ii-83 p.]
- Population Council, 1998, International seminar on internal migration: implications for migration policy in Vietnam. Hanoi, 284 p. (Project VIE/95/004).
- Schmitt Mathias, 1997, Transports urbains à Hô Chi Minh Ville: le coût d'une métamorphose mal maîtrisée. *Informations et Commentaires* (Lyon), n° 99, p. 27-32.
- State Planning Committee, General Statistical Office, 1994, Vietnam living standards survey 1992-1993. Hanoi, 290 p.
- Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh/ Ho Chi Minh City Department of Planning and Investment, 2001, Giao thông công cộng đô thị tại TP. Hồ Chí Minh/ Urban public transport in HCMC. Hội thảo ODAP, số 5, 14-9-2001/ ODAP workshop n° 5, 14-9-2001. TP. Hồ Chí Minh: Hợp tác hỗ trợ phát triển chính thức (ODAP) cho thành phố Hồ Chí Minh/ Official Development Assistance Partnership for Ho Chi Minh City, không có số trang/ non paginé.
- Thai Thi Ngoc Du, 1996, Métropolisation, gestion des villes et habitation à Hô Chi Minh Ville. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 377-386.
- Ton Si Kinh, Đô Thi Loan, Thai Thi Ngoc Du (Trad.), 1996, De Saigon à la région-clé de développement. Nouvelle perspective d'un développement continu et dynamique de la grande métropole du Vietnam méridional. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 415-422.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2000, Tư liệu kinh tế - xã hội 61 tỉnh và thành phố/ Socio-economic statistical data of 61 provinces and cities in Vietnam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê/ Statistical Publishing House, 599 tr.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Kết quả điều tra toàn bộ/ Population and housing census Vietnam 1999. Completed census results. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xii-646 tr.

Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2001, Kết quả điều tra toàn bộ về dân số và nhà ở 1/4/1999. Cả nước. Hà Nội, 1 CD-ROM + tài liệu hướng dẫn.

Nouv. réf.: General Statistics Office Vietnam (GSO), 2001, Completed census results of the Population and Housing Census 1/4/1999. Whole country. Hanoi, 1 CD-ROM + user's guide 52 p.

Tổng cục Thống kê, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về hôn nhân, sinh đẻ và tử vong tại Việt Nam. Mức độ, xu hướng và những sự khác biệt. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, 351 tr

Nouv. réf.: General Statistical Office (GSO), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on marriage, fertility and mortality in Viet Nam: level, trends and differentials. Hanoi: Statistical Publishing House, xii-351 p.

Tổng cục Thống kê, 2002, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về lao động và việc làm tại Việt Nam. Hà Nội, xii-138 tr

Nouv. réf.: General Statistical Office (GSO), 2002, 1999 Population and housing census. Census monograph on labour force and employment in Viet Nam. Hanoi, xii-141 p.

Tổng cục Thống kê/ General Statistical Office (GSO), 2002, Ứng dụng PopMap trên hệ thống tin Tổng điều tra Dân số và Nhà ở/ Census PopMap application. Hà Nội, 1 CD Rom.

Tổng cục Thống kê, Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc, 2001, Tổng điều tra Dân số và Nhà ở Việt Nam 1999. Chuyên khảo về di cư nội địa và đô thị hóa ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xiv-121 tr.

Nouv. réf.: General Statistical Office (GSO), United Nations Development Programme (UNDP), 2001, 1999 Population and Housing Census. Census monograph on internal migration and urbanization in Viet Nam. Hanoi: Statistical Publishing House, xiv-123 p.

Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc, 2005, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Những kết quả chủ yếu. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, xvi-195 tr.

Nouv. réf.: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), 2005, The 2004 Vietnam migration survey: Major findings. Hanoi: Statistical Publishing House, xvi-199 p. [*Cédérom disponible*]

- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Nguyễn Đình Cử, Nguyễn Thị Thiêng, Vũ Hoàng Ngân, Lưu Bích Ngọc, 2006, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Di dân và sức khỏe. Hà Nội, xiv-167 tr.
Nouv. réf.: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), Nguyen Dinh Cu, Nguyen Thi Thieng, Vu Hoang Ngan, Luu Bich Ngoc, 2006, The 2004 Vietnam migration survey: Migration and health. Hanoi, xiv-165 p.
- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Đặng Nguyên Anh, Nguyễn Thanh Liêm, 2006, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Di cư trong nước và mối liên hệ với các sự kiện của cuộc sống. Hà Nội, xii-167 tr.
Nouv. réf.: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), Dang Nguyen Anh, Nguyen Thanh Liem, 2006, The 2004 Vietnam migration survey: Internal migration and related life course events. Hanoi, xii-97 p.
- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Priya Deshingkar, 2006, Điều tra di cư Việt Nam năm 2004: Chất lượng cuộc sống của người di cư ở Việt Nam. Hà Nội, xii-149 tr.
Nouv. réf.: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), Priya Deshingkar, 2006, The 2004 Vietnam migration survey: The quality of life of migrants in Vietnam. Hanoi, xii-145 p.
- Trần Hoàng Kim (Chủ biên), 2002, Tư liệu kinh tế-xã hội 631 huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh Việt Nam/ Socio-economic statistical data of 631 rural districts, districts, towns and cities under direct authorities of provinces in Vietnam. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê/ Statistical Publishing House, 2 383 tr.
- Trần Văn Giàu, Trần Bạch Đằng (Chủ biên), 1998, Địa chí văn hoá thành phố Hồ Chí Minh. Tập I: Lịch sử. Tập II: Văn học - Báo chí - Giáo dục. Tập III: Nghệ thuật. Tập IV: Tư tưởng và tín ngưỡng. TP.HCM: Nhà xuất bản thành phố Hồ Chí Minh, 676 tr., 870 tr., 640 tr., 576 tr.
[Trần Văn Giàu, Trần Bạch Đằng (Éds), 1998, Monographie culturelle de Hô Chi Minh Ville. Tome I: Histoire. Tome II: Littérature - presse - éducation. Tome III: Arts. Tome IV: Idéologie et croyances. HCMV: Éditions de Hô Chi Minh Ville, 676 p., 870 p., 640 p., 576 p.]
- Trung tâm nghiên cứu dân số và nguồn lao động, 1997, Báo cáo điều tra di dân tự do vào Hà Nội. Hà Nội, 110 tr. (Dự án VIE/95/004).
Nouv. réf.: Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix. (Project VIE/95/004).
- Truong Si Anh, 1994, Internal migration into Ho Chi Minh City. Patterns, consequences and policy issues. Master of Science Thesis, Asian Institute of Technology, Bangkok, viii-105 p. + appendix.

- Truong Si Anh, Gubry Patrick, Vu Thi Hông, Huguet Jerrold W., 1996a, *Hồ Chí Minh Ville: de la migration à l'emploi*. Paris: Centre français sur la Population et le Développement, 52 p. (Les Dossiers du CEPED, n° 40).
- Truong Si Anh, Gubry Patrick, Vu Thi Hong, Huguet Jerrold W., 1996b, *Migration and employment in Ho Chi Minh City*. *Asia-Pacific Population Journal* (Bangkok), vol. 11, n° 2, p. 3-22.
- UNDP (Ed.), Guest Philip, 1998, *The dynamics of internal migration in Viet Nam*. Hanoi, 40 p. (UNDP Discussion Paper 1).
- Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh, 1986, *Sơ đồ chung phát triển và phân bố lực lượng sản xuất thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 1986-2000 (Báo cáo tổng hợp), tập 1*. TP. Hồ Chí Minh, 108 tr.
[Comité Populaire de Hồ Chí Minh Ville, 1986, Schéma général du développement et de la répartition des forces productives de Hồ Chí Minh Ville pour la période 1986-2000 (Rapport de synthèse), volume 1. HCMV, 108 p.]
- Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh, 1996, *Báo cáo tổng hợp quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010*. TP. Hồ Chí Minh, xvi-723 tr.
[Comité Populaire de Hồ Chí Minh Ville, 1996, Rapport de synthèse sur l'aménagement général du développement économique et social de Hồ Chí Minh Ville jusqu'en l'an 2010. HCMV, xvi-723 p.]
- Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh, 2001, *Báo cáo tổng hợp. Điều chỉnh quy hoạch kinh tế - xã hội TP. Hồ Chí Minh đến năm 2010*. TP. Hồ Chí Minh, ii-421 tr.
[Comité populaire de Hồ Chí Minh Ville, 2001, Rapport de synthèse. Ajustement des perspectives socio-économiques de Hồ Chí Minh Ville à l'an 2010. HCMV, ii-421 p.]
- Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1991, *Hội thảo di dân, khuyến khích trương việc làm và phát triển đô thị*. TP. Hồ Chí Minh, 13-15/11/1991. TP.HCM. (Dự án VIE/89/P03).
[Institut de Recherche Économique de Hồ Chí Minh Ville, 1991, Séminaire sur la migration, la promotion de l'emploi et le développement urbain. HCMV, 13-15 novembre 1991. HCMV (Projet VIE/89/P03).]
- Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1992, *Di dân đến thành phố Hồ Chí Minh. Những vấn đề và giải pháp*. TP. Hồ Chí Minh, 138 tr. (Dự án VIE/89/P03).
[Institut de Recherche Économique de Hồ Chí Minh Ville, 1992, La migration vers Hồ Chí Minh Ville. Problèmes et solutions. HCMV, 138 p. (Projet VIE/89/P03)]
- Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1997, *Báo cáo kết quả điều tra di dân tự do vào thành phố Hồ Chí Minh*. TP. Hồ Chí Minh, 114-25 tr. (Dự án VIE/95/004).

- Nouv. réf.:* Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City, 1997, Survey of spontaneous migration to Ho Chi Minh City. HCMC, 126 p. (Project VIE/95/004).
- Viện Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, CEPED, 2000, Hội thảo di dân nông thôn-thành thị đến Thành phố Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh, iv-248-12-10-16 tr.
[*Institut de Recherche économique de HCMV, CEPED, 2000, Séminaire migration rurale-urbaine vers Hô Chi Minh Ville. HCMV, iv-248-12-10-16 p.*]
- Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh (Chủ biên), Vũ Thị Hồng, Lê Văn Thành, Trương Sĩ Ánh, dưới sự hướng dẫn của Bạch Văn Bẩy, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Di dân, nguồn nhân lực, việc làm và đô thị hóa ở Thành phố Hồ Chí Minh. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, 114 tr. (Dự án VIE/93/P02).
- Nouv. réf.:* Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City (IER) (Ed.), Vu Thi Hong, Le Van Thanh, Truong Si Anh, under the dir. of Bach Van Bay, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Migration, human resources, employment and urbanization in Ho Chi Minh City. Hanoi: The National Political Publishing House, 135 p. (VIE/93/P02 project).
- Viện Quy hoạch đô thị nông thôn, 1992, Cẩm nang dân số, đô thị hoá Hà Nội. Hà Nội. 83 tr. (Dự án VIE/88/P02).
- Nouv. réf.:* National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP), 1994, Hanoi data book. Hanoi, 74 p. (Project VIE/88/P02).
- Viện Quy hoạch đô thị nông thôn, 1994, Cẩm nang dân số, đô thị hoá thành phố Hồ Chí Minh. 127 tr. (Dự án VIE/88/P02).
- Nouv. Réf.:* National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP), 1994, Ho Chi Minh City data book. Hanoi, 120 p. (Project VIE/88/P02).
- Viện Quy hoạch đô thị nông thôn (Chủ biên), Đặng Xuân Đường, dưới sự hướng dẫn của Tô Thị Minh Thông, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Dân số và môi trường ở đô thị Thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, 110 tr. (Dự án VIE/93/P02).
- Nouv. réf.:* National Institute for Urban and Rural Planning (NIURP) (Ed.), Dang Xuan Duong, under the dir. of To Thi Minh Thong, in coll. with Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Population and urban living environment in Hanoi city. Hanoi: The National Political Publishing House, 77 p. (VIE/93/P02 project).
- VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Trường Đại học Bordeaux III, Rossi Georges, Phạm Văn Cự (Chủ biên), với sự tham gia của Quertamp Fanny, Chabert Olivier, 2002, Đô thị hóa thành phố Hà Nội. Atlas thông tin địa lý Thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Bản đồ, 379 tr.
- Nouv. réf.:* VTGEO (CNST), UMR CNRS-IRD "REGARDS", Université de Bordeaux III, Rossi Georges, Pham Van Cu (Dir.), assistés de Quertamp Fanny,

- Chabert Olivier, 2002, Péri-urbanisation dans la province de Hanoi. Atlas infographique de la province de Hanoi. Hanoi: Éditions de la cartographie, 379 p.
- Vũ Tự Lập, Taillard Christian, 1994, Atlas du Viêt-nam/ Atlat Việt Nam/ An Atlas of Vietnam. Montpellier, Paris: Reclus, La Documentation Française, 421 p. (Collection Dynamiques du territoire).

Annexes générales

Annexe 1

**Superficie, population et unités administratives en 1999
à Hô Chi Minh Ville et Hanoi**

Tableau 1a : Hô Chi Minh Ville. Superficie, population et unités administratives en 1999

Arrondissement	Superficie (km ²)	Nombre de ménages	Population totale (habitants)	Proportion d'hommes (%)	Densité (hab./km ²)	Population urbaine au recensement (habitants)*	Population urbaine estimée** (habitants)
Total HCMV	2 093,7	1 016 744	5 034 058	48,1	2 404	4 207 825	3 660 034
Arrondissements « urbains » (quận)	440,0	819 776	4 127 258	48,0	9 380	4 127 258	3 579 467
<i>Zone centrale</i>							
<i>Total zone centrale</i>	<i>140,3</i>	<i>660 193</i>	<i>3 386 004</i>	<i>47,8</i>	<i>24 134</i>	<i>3 386 004</i>	<i>3 386 004</i>
1 ^{er}	7,6	47 475	226 151	46,6	29 757	226 151	226 151
3 ^e	4,8	43 942	222 448	46,9	46 343	222 448	222 448
4 ^e	4,0	34 480	192 149	47,7	48 037	192 149	192 149
5 ^e	4,1	40 257	209 528	47,2	51 104	209 528	209 528
6 ^e	7,0	47 156	252 527	48,1	36 075	252 527	252 527
8 ^e	18,8	62 910	328 538	48,2	17 475	328 538	328 538
10 ^e	5,7	46 324	240 122	47,7	42 127	240 122	240 122
11 ^e	5,0	43 770	238 494	47,2	47 699	238 494	238 494
Go Vap	19,2	65 657	309 586	48,2	16 124	309 586	309 586
Tan Binh	38,5	114 007	579 559	48,7	15 053	579 559	579 559
Binh Thanh	20,5	78 228	403 065	47,8	19 662	403 065	403 065
Phu Nhuận	5,1	35 987	183 837	47,4	36 046	183 837	183 837
<i>Zone périphérique</i>							
<i>Total zone- périphérique</i>	<i>299,7</i>	<i>159 583</i>	<i>741 254</i>	<i>49,0</i>	<i>2 473</i>	<i>741 254</i>	<i>193 463</i>
2 ^e	50,2	21 716	102 094	49,3	2 034	102 094	16 437
7 ^e	35,9	23 599	111 911	47,7	3 117	111 911	30 776
9 ^e	113,1	32 541	148 804	50,5	1 316	148 804	12 797
12 ^e	52,5	36 838	168 639	48,8	3 212	168 639	48 062
Thu Duc	48,0	44 889	209 806	48,6	4 371	209 806	85 391
Arrondissements « ruraux » (huyện)	1 653,7	196 968	906 800	48,5	548	80 567	80 567
<i>Zone rurale</i>							
Cu Chi	428,5	58 188	253 116	47,4	591	11 348	11 348
Hoc Môn	109,5	43 226	203 393	48,3	1 857	15 933	15 933
Binh Chanh	303,3	70 891	329 332	49,0	1 086	37 577	37 577
Nha Be	98,4	12 836	62 804	49,2	638	15 709	15 709
Cân Gio	714,0	11 827	58 155	49,9	81	-	-

Source: Résultats complets du recensement de 1999

* Selon la définition administrative du recensement

** Par interpolation à partir des densités de population, une densité de 500 hab./km² correspondant à 0% de population urbaine et une densité de 10 000 hab./km² à 100 % de population urbaine

Tableau 1b : Hanoi. Superficie, population et unités administratives en 1999

Arrondissement	Superficie (km ²)	Nombre de ménages	Population totale (habitants)	Proportion d'hommes (%)	Densité (hab./km ²)	Population urbaine au recensement* (habitants)
Total Hanoi	927,4	641 863	2 675 166	50,0	2 885	1 523 936
Arrondissements « urbains » (quân)	82,8	347 032	1 403 426	50,0	16 950	1 403 426
<i>Zone centrale</i>						
<i>Total zone centrale</i>	<i>37,5</i>	<i>257 222</i>	<i>1 041 720</i>	<i>50,1</i>	<i>27 779</i>	<i>1 041 720</i>
Ba Dinh	8,8	50 225	198 116	50,0	22 513	198 116
Hoan Kiêm	4,5	39 876	165 080	49,9	36 684	165 080
Hai Ba Trung	13,5	84 787	350 294	51,3	25 948	350 294
Dông Da	10,7	82 334	328 230	48,8	30 676	328 230
<i>Zone périphérique</i>						
<i>Total zone périphérique</i>	<i>45,3</i>	<i>89 810</i>	<i>361 706</i>	<i>49,7</i>	<i>7 985</i>	<i>361 706</i>
Tây Hồ**	24,3	22 310	90 639	50,6	3 730	90 639
Thanh Xuân	9,1	37 930	148 609	50,5	16 331	148 609
Câu Giây	11,9	29 570	122 458	48,0	10 291	122 458
Arrondissements « ruraux » (huyện)	844,6	294 831	1 271 740	50,0	1 506	120 510
<i>Zone rurale</i>						
Soc Son	313,9	52 740	246 261	50,2	785	3 027
Dông Anh	184,1	59 872	260 871	49,7	1 417	21 957
Gia Lâm	175,8	81 677	339 177	49,4	1 929	73 809
Tu Liêm	72,0	46 155	192 959	50,7	2 680	11 141
Thanh Tri	98,8	54 387	232 472	50,2	2 353	10 576

Source: Résultats complets du recensement de 1999

* Selon la définition administrative du Recensement

** La faible densité de cet arrondissement est due à la présence du lac de l'Ouest, qui occupe une bonne part de sa superficie

Annexe 2

CARTES ADMINISTRATIVES



Figure 1a : Hồ Chí Minh Ville. Carte administrative d'ensemble (2003)

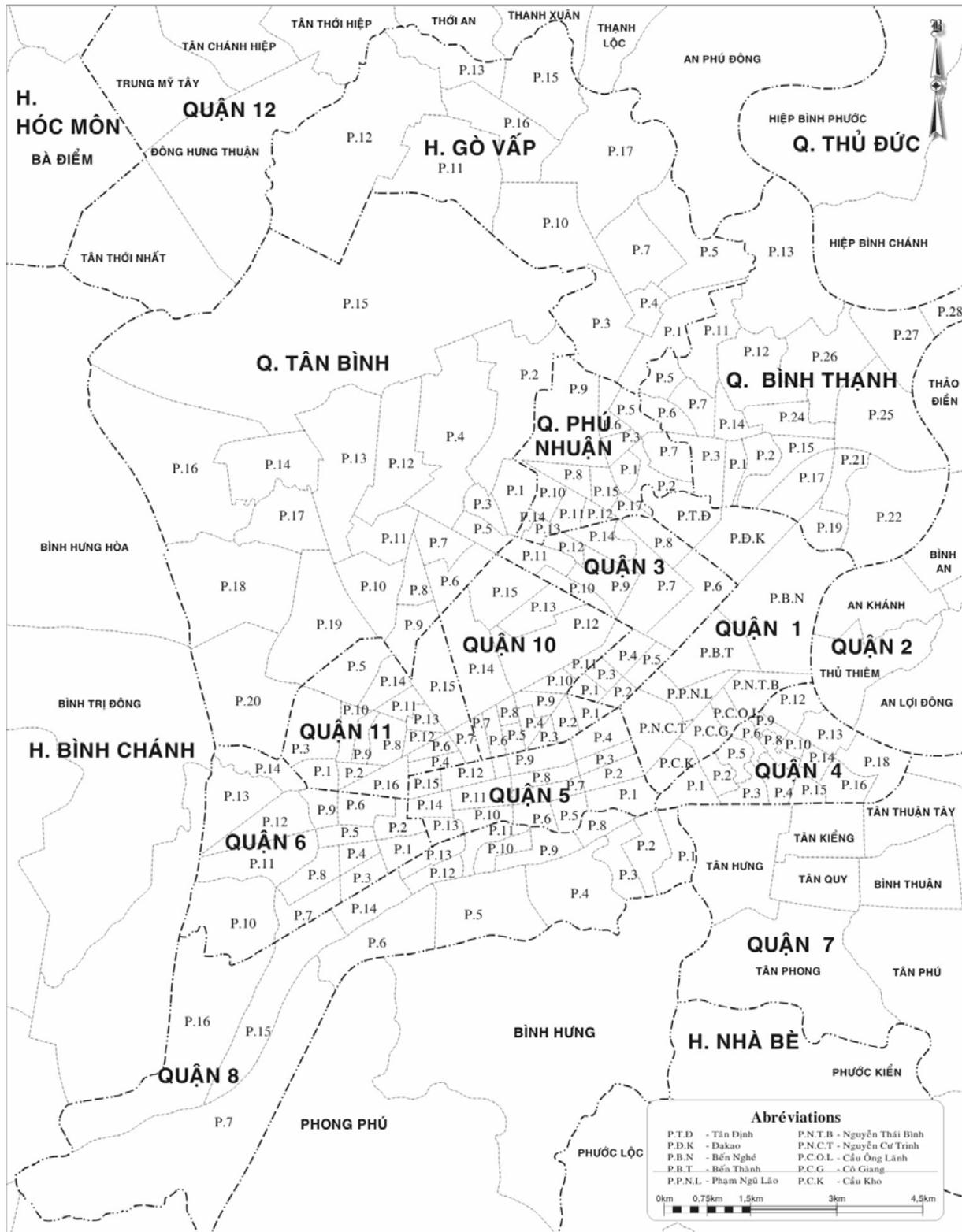


Figure 1b : Hồ Chí Minh Ville. Carte administrative de la zone centrale (2003)



Figure 2a : Hanoi. Carte administrative d'ensemble (2003)

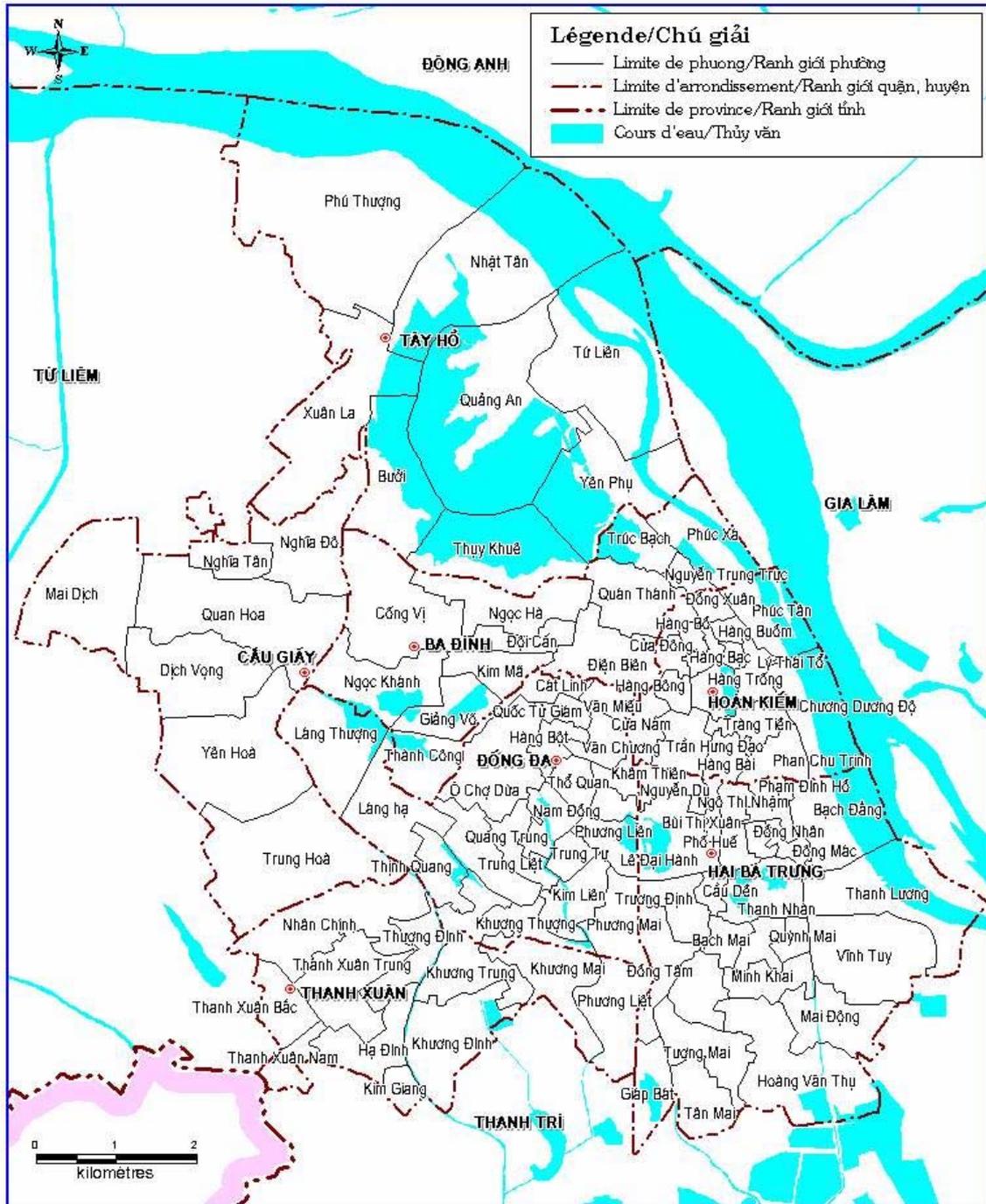


Figure 2b : Hanoi. Carte administrative de la zone centrale (2003)

Annexe 3

QUESTIONNAIRE¹

¹ Le questionnaire a été posé en vietnamien. Il s'agit ici de sa traduction en français sous la forme qui a été effectivement utilisée sur le terrain, c'est-à-dire en tenant compte des précisions apportées aux consignes. Les pages 1 à 3 forment une pochette au format A3. Le module biographique (quatrième partie) n'est pas analysé dans le présent ouvrage sur les mobilités intra-urbaines.

**Institut de Recherche
Économique
Hô Chi Minh Ville**

**Institut de Recherche
pour le Développement
Paris**

**École Supérieure
d'Économie Nationale
Centre de Population
Hanoi**

RECHERCHE SUR LES MOBILITÉS INTRA-URBAINES À HÔ CHI MINH VILLE ET HANOI

Les réponses seront utilisées à des fins uniquement scientifiques et resteront confidentielles

QUESTIONNAIRE

Numéro de questionnaire (*Ne doit pas être rempli par l'enquêteur*) _____ |__|__|__|__|

Nom et prénom du chef de ménage :

Ville : **Hô Chi Minh Ville** _____ |_1_|

Arrondissement : _____ |__|__|

Phuong/Xa : _____ |__|__|

Îlot : _____ |__|__|__|

Numéro : Rue:

Zone d'enquête : _____ |__|__|

Numéro du ménage : _____ |__|__|

Statut migratoire du ménage lors de l'établissement de la liste : _____ |__|

(1. Ménage non migrant ; 2. Ménage migrant)

Procès-verbal d'interview, de contrôle et de supervision

Nom de l'enquêteur :

Date de l'interview : Jour : Mois :

Nombre total de feuilles de ménage utilisées dans ce ménage :

Observations :

.....

Remarques du contrôleur :

.....

Remarques du superviseur :

.....

**Programme de Recherche Urbaine pour le Développement
(PRUD)**

PREMIÈRE PARTIE : INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE MÉNAGE

N°	Nom et prénom <i>(Notez la réponse de la personne interviewée)</i>	Lien de parenté <i>(Choisir un code)</i>	Sexe 1=M 2=F	Année de naissance <i>(Écrire les 4 chiffres, aaaa, ex. : 1985)</i>	Âge	État matrimonial <i>(Choisir un code)</i>	Lieu de naissance <i>(Choisir un code)</i>	<i>Mettre une (X) si la personne a 13 ans ou plus</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9

3. Lien de parenté avec le chef de ménage	7. État matrimonial
1. Chef de ménage	1. Célibataire
2. Conjoint(e)	2. Marié(e)
3. Fils ou fille	3. Veuf(ve)
4. Père ou mère	4. Divorcé(e), séparé(e)
5. Grand-père ou grand-mère	
6. Petit-fils ou petite-fille	
7. Frère ou sœur	
8. Autre parent	
9. Pas de lien de parenté	

8. CODES DES PROVINCES ET DES VILLES

1. Hanoi	11. Ninh Binh	21. Bac Giang	31. T. Thiên Hué	41. Lâm Đông	52. An Giang
2. Hai Phong	12. Ha Giang	22. Quang Ninh	32. Da Nang	42. HCMVille	53. Tiên Giang
3. Vinh Phuc	13. Cao Bang	23. Lai Châu	33. Quang Nam	43. Ninh Thuan	54. Vinh Long
4. Ha Tây	14. Lao Cai	24. Son La	34. Quang Ngai	44. Binh Phuoc	55. Bê n Tre
5. Bac Ninh	15. Bac Can	25. Hoa Binh	35. Binh Dinh	45. Tây Ninh	56. Kiên Giang
6. Hai Duong	16. Lang Son	26. Thanh Hoa	36. Phu Yên	46. Binh Duong	57. Càn Tho
7. Hung Yên	17. Tuyên Quang	27. Nghê An	37. Khanh Hoa	47. Đông Nai	58. Tra Vinh
8. Ha Nam	18. Yên Bai	28. Ha Tinh	38. Kon Tum	48. Binh Thuân	59. Soc Trang
9. Nam Dinh	19. Thai Nguyên	29. Quang Binh	39. Gia Lai	49. B.R. VungTau	60. Bac Liêu
10. Thai Binh	20. Phu Tho	30. Quang Tri	40. Dac Lac	50. Long An	61. Ca Mau
				51. Dong Thap	99. Étranger

Avez-vous déjà changé de logement? 1: Oui 2: Non 10	Si oui, en quelle année êtes vous venu habiter dans ce logement? (aaaa) 11	Où êtes-vous enregistré ? (Choisir un code) 12	6 ans ou plus Niveau d'instruction générale (Inscrire la classe la plus haute ou 0) 13	Pour la population âgée de 13 ans ou plus				
				Niveau de qualification professionnelle (Choisir un code) 14	Situation d'activité (Choisir un code) 15	Emploi principal (Choisir un code)* 16	Secteur économique (Choisir un code)* 17	Statut dans l'emploi (Choisir un code)* 18

* Seulement pour ceux qui travaillent actuellement

12. Où êtes-vous enregistré ?	14. Niveau de qualification professionnelle	15. Situation d'activité	16. Emploi principal	17. Secteur économique	18. Statut dans l'emploi
1. Dans ce phuong/xa 2. Dans un autre phuong/xa de cet arrondissement 3. Dans un autre arrondissement de la ville 4. Dans une autre province 5. Non enregistré	1. Non qualifié(e) 2. Niveau CAP/ Bac pro 3. Niveau BTS 4. Niveau 12 + 3 5. Niveau 12 + 4 ou plus	1. Occupé 2. Au chômage 3. En formation 4. Au foyer 5. Ne travaille pas pour cause de vieillesse ou de santé 6. N'a pas besoin de travailler, rentier 7. Oisif	1. Agriculture, sylviculture 2. Élevage, aquaculture 3. Industrie, artisanat 4. Construction, bâtiment 5. Transports 6. Commerce 7. Services (sauf services domestiques et services publics) 8. Services domestiques 9. Services publics : administration publique, défense nationale, santé, éducation, poste, parti, organisation de masse	1. Secteur public 2. Coopérative, secteur collectif 3. Société à actions, SARL 4. Entreprise privée 5. Entreprise familiale ou individuelle 6. Entreprise à 100 % de capital étranger 7. Co-entreprise vietnamo-étrangère	1. Employeur 2. Salarié à durée indéterminée 3. Salarié à durée déterminée 4. Travailleur indépendant 5. Aide familial

DEUXIÈME PARTIE : INFORMATIONS SUR LE LOGEMENT ET LES CONDITIONS D'HABITATION DU MÉNAGE

Nom et prénom du chef de ménage :

Ville : **Hô Chi Minh Ville** _____ |_1_|

Arrondissement : _____ |__|__|

Phuong/Xa : _____ |__|__|

Îlot : _____ |__|__|__|

Zone d'enquête : _____ |__|__|

Numéro du ménage : _____ |__|__|

2.1. Votre ménage a-t-il emménagé dans ce logement depuis le 1^{er} janvier 1998 ?
(Vérifiez avec la colonne 11 dans la feuille de ménage ; encerclez le numéro de la réponse)

1. Oui
2. Non (Passez à la question 2.4, colonne gauche seulement)

2.2. Si, oui, où se situe votre précédent logement ?

Arrondissement (si c'est en ville) |__|__|__|

Province (si c'est ailleurs au Viêt-nam) |__|__|

Pays (si c'est à l'étranger)..... |__|__|

2.3. Quelle est la raison principale de votre déménagement vers votre lieu d'habitation
actuel ? (Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)

1. Désir d'avoir un logement plus grand
2. Désir d'avoir un logement plus petit
3. Désir d'avoir un logement plus confortable ou plus moderne
4. Désir de devenir propriétaire de son logement
5. Désir de s'installer de manière indépendante
6. Désir de fonder un ménage indépendant après mariage
7. Désir de se rapprocher du lieu de travail
8. Désir de se rapprocher de l'établissement scolaire
9. Déguerpissement et déplacement des habitants de l'ancien lieu d'habitation
10. Les prix de l'immobilier sont plus bas dans ce quartier
11. L'environnement et les conditions de vie sont meilleurs dans ce quartier
12. Désir de venir habiter près des proches ou des amis
13. A hérité de ce logement
14. Autre raison (à préciser).....

2.4. Quel est le type de votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse ; la colonne de droite n'est à remplir que pour les ménages ayant emménagé après le 1^{er} janvier 1998. Pour les ménages ayant déménagé au moment du mariage, le logement précédent est celui du chef de ménage actuel)

Actuel	Précédent
1. Maison jointive en profondeur	1. Maison jointive en profondeur
2. Villa/ maison isolée	2. Villa/ maison isolée
3. Appartement	3. Appartement
4. Autre (à préciser).....	4. Autre (à préciser).....

2.5. Quelle est la localisation de votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Dans une rue	1. Dans une rue
2. Dans une grande ruelle (dont la largeur est de plus de 4 m)	2. Dans une grande ruelle (dont la largeur est de plus de 4 m)
3. Dans une petite ruelle (dont la largeur est de moins de 4 m)	3. Dans une petite ruelle (dont la largeur est de moins de 4 m)
4. Dans une ruelle et sur la berge d'un canal/d'un lac aménagé	4. Dans une ruelle et sur la berge d'un canal/d'un lac aménagé
5. Dans une ruelle et sur la berge d'un canal/d'un lac non aménagé	5. Dans une ruelle et sur la berge d'un canal/d'un lac non aménagé
6. Autre (à préciser).....	6. Autre (à préciser).....

2.6. Quel est le type d'occupation de votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Logement en propriété	1. Logement en propriété
2. Logement loué à l'État	2. Logement loué à l'État
3. Logement loué à un privé	3. Logement loué à un privé
4. Logé gratuitement par l'État	4. Logé gratuitement par l'État
5. Logé gratuitement par l'employeur	5. Logé gratuitement par l'employeur
6. Logé gratuitement par un tiers	6. Logé gratuitement par un tiers
7. Foyer, monastère, pagode	7. Foyer, monastère, pagode
8. Autre (à préciser).....	8. Autre (à préciser).....

2.7. Quel est le matériau des murs de votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Béton	1. Béton
2. Brique, pierre	2. Brique, pierre
3. Tôle, fer, acier, aluminium	3. Tôle, fer, acier, aluminium
4. Bois, planches de bois	4. Bois, planches de bois
5. Bambou, paille	5. Bambou, paille
6. Terre	6. Terre
7. Autre (à préciser).....	7. Autre (à préciser).....

2.8. Quel est le matériau du toit de votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Béton	1. Béton
2. Tuiles	2. Tuiles
3. Tôle	3. Tôle
4. Plastique	4. Plastique
5. Carton goudronné, bâche	5. Carton goudronné, bâche
6. Bois	6. Bois
7. Paille, bambou, feuilles	7. Paille, bambou, feuilles
8. Autre (à préciser).....	8. Autre (à préciser).....

2.9. Quelle est la composition de votre logement ?

(Inscrivez le nombre de pièces dont vous disposez en totalité ou en partie, à condition qu'elles soient intérieures au logement)

Composition	Nombre de pièces	
	Actuel	Précédent
1. Cuisine indépendante (dans une pièce seule)		
2. Salle de bain/douche (avec ou sans WC)		
3. WC indépendant (dans une pièce seule)		
4. Autres pièces habitables (salle à manger, séjour, chambres...)		

2.10. Quelle est le type de votre cuisine principale ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Cuisine individuelle indépendante dans le logement	1. Cuisine individuelle indépendante dans le logement
2. Cuisine individuelle intégrée dans une autre pièce dans le logement	2. Cuisine individuelle intégrée dans une autre pièce dans le logement
3. Cuisine individuelle extérieure au logement	3. Cuisine individuelle extérieure au logement
4. Cuisine partagée avec d'autres ménages, intérieure ou extérieure	4. Cuisine partagée avec d'autres ménages, intérieure ou extérieure
5. Pas de cuisine	5. Pas de cuisine

2.11. Quelle est le type de votre salle de bain/douche principale ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Salle de bain/douche individuelle indépendante dans le logement	1. Salle de bain/douche individuelle indépendante dans le logement
2. Salle de bain/douche individuelle extérieure au logement	2. Salle de bain/douche individuelle extérieure au logement
3. Salle de bain/douche partagée avec d'autres ménages, intérieure ou extérieure	3. Salle de bain/douche partagée avec d'autres ménages, intérieure ou extérieure
4. Pas de salle de bain/douche	4. Pas de salle de bain/douche

2.12. Quelle est le type de votre toilette principale ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. WC individuels indépendants dans le logement	1. WC individuels indépendants dans le logement
2. WC individuels dans la salle de bain/douche à l'intérieur du logement	2. WC individuels dans la salle de bain/douche à l'intérieur du logement
3. WC individuels à l'extérieur du logement, indépendants ou non	3. WC individuels à l'extérieur du logement, indépendants ou non
4. WC partagé avec d'autres ménages, indépendants ou non, intérieurs ou extérieurs	4. WC partagé avec d'autres ménages, indépendants ou non, intérieurs ou extérieurs
5. Pas de WC	5. Pas de WC

2.13. Quel est le type d'aisance de votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. WC moderne avec chasse d'eau	1. WC moderne avec chasse d'eau
2. Caisson double	2. Caisson double
3. Caisson simple	3. Caisson simple
4. Latrine cimentée	4. Latrine cimentée
5. Latrine en terre	5. Latrine en terre
6. WC public	6. WC public
7. Rivière, lac, étang	7. Rivière, lac, étang
8. Pas d'installation	8. Pas d'installation

2.14. Quelle est la superficie totale habitable de votre logement (m²) ?

Superficie totale habitable (<i>Surface totale des pièces ci-dessus et des couloirs</i>)	Actuel	Précédent

2.15. Quel est le revêtement de la rue (ruelle) où se situe votre logement ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. En bitume	1. En bitume
2. En béton	2. En béton
3. En ciment	3. En ciment
4. En gravier	4. En gravier
5. En terre	5. En terre

2.16. Votre maison a-t-elle déjà été touchée par l'eau dans le passé ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Oui, inondée par la rivière	1. Oui, inondée par la rivière
2. Oui, inondée par la pluie	2. Oui, inondée par la pluie
3. Non	3. Non

2.17. Quelle est votre source principale d'éclairage ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Électricité du réseau public	1. Électricité du réseau public
2. Groupe électrogène, batterie, accumulateur	2. Groupe électrogène, batterie, accumulateur
3. Lampe à pétrole ou à gaz, bougie	3. Lampe à pétrole ou à gaz, bougie
4. Autre (à préciser).....	4. Autre (à préciser).....
5. Pas d'éclairage	5. Pas d'éclairage

2.18. Quelle est votre source principale d'approvisionnement en eau de consommation ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Robinet dans la maison	1. Robinet dans la maison
2. Robinet public	2. Robinet public
3. Forage	3. Forage
4. Puits	4. Puits
5. Eau de pluie	5. Eau de pluie
6. Rivière, canal, lac	6. Rivière, canal, lac
7. Autre (à préciser).....	7. Autre (à préciser).....

2.19. Comment sont traitées vos ordures domestiques ?

(Choisissez une seule réponse par colonne ; encerclez le numéro de la réponse)

Actuel	Précédent
1. Système de collecte à domicile	1. Système de collecte à domicile
2. Vous apportez vos déchets au lieu de collecte	2. Vous apportez vos déchets au lieu de collecte
3. Vous les traitez vous-même (enfouissement, combustion...)	3. Vous les traitez vous-même (enfouissement, combustion...)
4. Vous les jetez quelque part	4. Vous les jetez quelque part

2.20. Quels sont les équipements dont vous disposez ?

N°	Équipements (Notez 1 quand la réponse est affirmative, 0 quand elle est négative)	Actuel	Précédent
1	Réchaud électrique ou à gaz		
2	Four à micro-ondes		
3	Fer à repasser électrique		
4	Réfrigérateur		
5	Congélateur		
6	Lave-linge		
7	Lave-vaisselle		
8	Radio et/ou radiocassette		
9	Ventilateur électrique		
10	Climatiseur		
11	Téléviseur noir et blanc et/ou couleur		
12	Chaîne hi-fi		
13	Magnétoscope		
14	Lecteur VCD ou DVD		
15	Appareil photo		
16	Caméra vidéo		
17	Ordinateur		
18	Téléphone et/ou téléphone portable		
19	Machine à coudre et/ou à broder		
20	Pompe à eau avec citerne		

2.21. Quels sont les moyens de transport dont vous disposez ?

N°	Moyens de transport (Notez 1 quand la réponse est affirmative, 0 quand elle est négative)	Actuel	Précédent
1	Bicyclette		
2	Motocyclette		
3	Voiture particulière		
4	Bateau/ barque		
5	Autre (à préciser).....		

Si le ménage est non migrant, passez à la quatrième partie

TROISIÈME PARTIE : LES CHANGEMENTS GÉNÉRAUX LIÉS AU DÉMÉNAGEMENT DES MÉNAGES MIGRANTS

Cette partie ne concerne que les « ménages migrants », c'est-à-dire ceux qui ont emménagé dans ce logement depuis le 1^{er} janvier 1998. Avant de commencer l'interview, vous le vérifiez dans la colonne 11 de la feuille de ménage.

3.1. Que pensez-vous des changements survenus sur le plan de l'**éducation** et de la formation des membres du ménage ?

(Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)

1. Les avantages sont plus nombreux, la formation est meilleure
(Passez à la question 3.1.1)
2. La situation est pareille
(Passez à la question 3.2)
3. Les inconvénients sont plus nombreux, la formation est moins bonne
(Passez à la question 3.1.2)
4. Nous ne sommes pas concernés, n'ayant personne en formation
(Passez à la question 3.2)

3.1.1. Les avantages sont les suivants : *(Entourez le numéro de l'avantage principal)*

1. Le déplacement pour aller à l'école/à la formation est moins long
2. La personne concernée peut aller seule à l'école/à la formation
3. Les frais pour les études sont moins élevés
4. La qualité de l'enseignement est meilleure
5. Autre avantage *(à préciser)*.....

3.1.2. Les inconvénients sont les suivants : *(Entourez le numéro de l'inconvénient principal)*

1. Le déplacement pour aller à l'école/à la formation est plus long
2. Il faut accompagner la personne concernée pour aller à l'école/à la formation
3. Les frais pour les études sont plus élevés
4. La qualité de l'enseignement est moins bonne
5. Autre inconvénient *(à préciser)*.....

3.2. Que pensez-vous quant aux changements survenus sur le plan des **soins de santé** ?

(Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)

1. Les avantages sont plus nombreux, les soins sont meilleurs
(Passez à la question 3.2.1)
2. La situation est pareille
(Passez à la question 3.3)
3. Les inconvénients sont plus nombreux, les soins sont moins bons
(Passez à la question 3.2.2)

3.2.1. L'avantage principal est le suivant :

(Entourez le numéro de l'avantage principal)

1. Il faut moins de temps pour aller se faire soigner
2. Les frais des soins sont moins élevés
3. La qualité des soins est meilleure
4. Autre avantage *(à préciser)*.....

3.2.2. L'inconvénient principal est le suivant :

(Entourez le numéro de l'inconvénient principal)

1. Il faut plus de temps pour aller se faire soigner
2. Il faut retourner à l'unité de soins du lieu d'habitation précédent pour se faire soigner
3. Les frais des soins sont plus élevés
4. La qualité des soins est moins bonne
5. Autre inconvénient *(à préciser)*.....

3.3. Que pensez-vous des **loisirs** et des distractions (parcs, bibliothèques, maison de la culture...) disponibles dans le quartier où vous habitez actuellement par rapport au quartier où vous viviez auparavant ?*(Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)*

1. La situation actuelle est bien meilleure qu'avant
2. La situation actuelle est meilleure qu'avant
3. La situation actuelle est pareille à celle d'avant
4. La situation actuelle est plus mauvaise qu'avant
5. La situation actuelle est beaucoup plus mauvaise qu'avant

3.4. Que pensez-vous de la qualité des **routes** dans le quartier où vous habitez actuellement par rapport au quartier où vous viviez auparavant ?*(Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)*

1. Les routes sont bien meilleures qu'avant
2. Les routes sont meilleures qu'avant
3. Les routes sont pareilles qu'avant
4. Les routes sont plus mauvaises qu'avant
5. Les routes sont beaucoup plus mauvaises qu'avant

3.5. Que pensez-vous de la **circulation** dans le quartier où vous habitez actuellement par rapport au quartier où vous viviez auparavant ?

(Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)

1. Ici, la circulation est plus fluide et plus facile
2. Ici, la circulation est pareille à celle d'avant
3. Ici, la circulation est moins fluide et plus difficile

3.6. Comment sont, pour vous, les **conditions générales** de votre logement et de votre quartier actuels comparées à celles de votre logement et de votre quartier précédents ?

(Choisissez une seule réponse ; encerclez le numéro de la réponse)

1. Bien meilleures
2. Meilleures
3. Les mêmes
4. Moins bonnes
5. Beaucoup moins bonnes

QUATRIÈME PARTIE : MODULE BIOGRAPHIQUE

Remplissez une feuille séparée pour tout migrant (personne âgée de 18 ans ou plus qui n'a emménagé dans ce logement que depuis le 1^{er} janvier 1998). Vérifiez en retournant aux colonnes 6 et 11 de la feuille de ménage.

Nombre de feuilles utilisées :

CINQUIÈME PARTIE : CHANGEMENT DE LIEU DE TRAVAIL ET ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE DES MIGRANTS

Cette partie est uniquement réservée aux migrants (personnes âgées de 13 ans ou plus, qui n'ont emménagé dans ce logement que depuis le 1^{er} janvier 1998), qui ont une activité professionnelle. Reportez-vous à la colonne 11 et à la colonne 15 (code 1) de la feuille de ménage. Ajoutez des feuilles supplémentaires s'il y a plus de 4 personnes concernées dans le ménage.

Questions	Personne	Personne	Personne	Personne
5.1. Prénom
5.2. N° dans la feuille de ménage
5.3. Après le déménagement, avez-vous changé de lieu de travail ? 1. Oui (<i>Continuez par la question 5.4</i>) 2. Non (<i>Passez à la sixième partie</i>)
5.4. Que pensez-vous de ce changement d'activité professionnelle ? 1. La situation est meilleure <i>(Passez à la question 5.5)</i> 2. Leur situation est pareille <i>(Passez à la question 5.7)</i> 3. La situation est moins bonne <i>(Passez à la question 5.6)</i>				
5.5. Quels sont les avantages liés à votre changement d'activité professionnelle ? <i>(Plusieurs réponses possibles)</i> 1. Les déplacements sont moins longs 2. La rémunération est plus élevée 3. Le travail est plus intéressant 4. Les responsabilités sont plus importantes 5. Les frais sont moindres 6. Les démarches administratives pour monter une affaire sont plus simples 7. Autres (<i>à préciser</i>)..... <i>(Passer à la question 5.7)</i>				

<p>5.6. Quelles sont les inconvénients liés à votre changement d'activité professionnelle ? <i>(Plusieurs réponses possibles)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les déplacements sont plus longs 2. La rémunération est plus faible 3. Le travail est moins intéressant 4. Les responsabilités sont moins importantes 5. Les frais sont plus élevés 6. Les démarches administratives pour monter une affaire sont plus difficiles 7. Autres (<i>à préciser</i>)..... 				
<p>5.7. Quelle est la raison principale du changement d'activité professionnelle ?</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

SIXIÈME PARTIE : DÉPLACEMENTS TEMPORAIRES DES MEMBRES DU MÉNAGE

Cette partie concerne toutes les personnes ayant 13 ans ou plus, sauf le module école/formation qui sera posé aux personnes de 6 ans ou plus (Vérifiez colonnes 6 et 9 de la feuille de ménage). Interviewez les personnes à tour de rôle et notez les réponses en inscrivant le code (ou les codes) établi(s) pour chaque question dans la colonne correspondante.

Questions	Personne ....	Personne ....	Personne ....	Personne ....	Personne ....	Personne ....
6.1. Nom
6.2. N° dans la feuille de ménage						
6.3. Pour quelles raisons êtes-vous sortis de chez vous durant la journée d'hier ? <i>(Plusieurs réponses possibles)</i>						
0. N'ai pas quitté le logement						
1. Travail						
2. École/ formation						
3. Emmener/chercher les enfants à l'école/ à la formation						
4. Courses						
5. Rendre visite à la famille						
6. Rendre visite aux amis						
7. Aller au dispensaire/ à l'hôpital						
8. Distractions <i>(à préciser)</i>						
9. Autres <i>(à préciser)</i>						

I. MODULE TRAVAIL

Ce module ne concerne que les personnes qui travaillent actuellement. Avant de commencer l'interview, vérifiez sur la feuille de ménage (Colonne 15, code 1)

Questions	Personne	Personne	Personne	Personne....	Personne....	Personne
6.4. Nom
6.5. N° dans la feuille de ménage						
6.6. Dans quel arrondissement se situe votre lieu de travail ? <i>(Notez le nom de l'arrondissement si c'est en ville, le nom de la province si c'est à l'extérieur)</i>						
6.7. À combien estimez-vous la distance la plus courte entre votre logement et le lieu de travail (km) ?						
6.8. Combien de temps (en minutes) mettez-vous habituellement pour aller au travail ?						

6.9. Moment du déplacement (<i>hh.mm</i>)						
1. Matin						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2. Fin de matinée						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3. Après-midi						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4. Soir						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....

<p>6.10. Moyen de transport le plus fréquent pour aller au travail</p> <p><i>(Une seule réponse)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. À pieds 2. À bicyclette 3. À motocyclette 4. En voiture 5. En taxi 6. En bus 7. En <i>lambro</i> 8. En cyclo-pousse 9. En <i>Honda-ôm</i> 10. Dans un véhicule de l'entreprise 11. Autre <i>(à préciser)</i> 						
<p>6.11. Avez vous reçu une subvention de l'entreprise pour le transport ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oui 2. Non <i>(passez à la question 6.13)</i> 						
<p>6.12. Si oui, combien touchez vous par mois ? <i>(en d'ongs)</i></p>						

<p>6.13. Avec qui partez-vous au travail et revenez-vous du travail le plus souvent ?</p> <ol style="list-style-type: none">1. Seul(e)2. Avec mon mari/ma femme3. Avec ma mère/mon père4. Avec un autre parent5. Avec quelqu'un d'autre						
<p>6.14. Emmenez-vous un enfant à l'école en allant au travail ?</p> <ol style="list-style-type: none">1. Oui2. Non3. N'ai pas d'enfant à emmener						

6.20. Combien de temps (en minutes) mettez-vous habituellement pour aller à l'école ?	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6.21. Moment du déplacement (<i>hh.mm</i>) 1. Matin départ à retour à 2. Fin de matinée départ à retour à 3. Après-midi départ à retour à 4. Soir départ à retour à	........................................	........................................	........................................	........................................	........................................	........................................

<p>6.22. Moyen de transport le plus fréquent pour aller à l'école</p> <p><i>(Une seule réponse)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. À pieds 2. À bicyclette 3. À motocyclette 4. En voiture 5. En taxi 6. En bus 7. En <i>lambro</i> 8. En cyclo-pousse 9. En <i>Honda-ôm</i> 10. Dans un véhicule de l'entreprise 11. Autre (<i>à préciser</i>) 						
<p>6.23. Comment partez-vous à l'école/ revenez-vous de l'école le plus souvent ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seul(e) 2. Avec ma mère/ mon père 3. Avec un autre parent 4. Avec quelqu'un d'autre 						

<p>6.26. Comment vous déplacez-vous pour les cours complémentaires ou les cours du soir ?</p> <p>1. De chez vous <i>(continuez par la question 6.27)</i></p> <p>2. Directement après l'école <i>(passez à la question 6.28)</i></p> <p>3. Directement après le travail <i>(passez à la question 6.28)</i></p>						
<p>6.27. À combien estimez-vous la distance la plus courte entre votre logement et le lieu de formation, où vous suivez les cours complémentaires ou les cours du soir (km) ?</p>						

6.28. À combien estimez-vous la distance la plus courte, entre votre lieu de travail/votre école et le lieu de formation, où vous suivez les cours complémentaires ou les cours du soir (km) ?						
6.29. Combien de temps (en minutes) mettez vous habituellement pour aller au lieu de formation ?						

6.30. Moment du déplacement (<i>hh.mm</i>)						
1. Matin						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2. Fin de matinée						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3. Après-midi						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4. Soir						
départ à	.....	.....	.....	.....	.....	.....
retour à	.....	.....	.....	.....	.....	.....

<p>6.31. Moyen de transport le plus fréquent pour aller à la formation (Une seule réponse)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. À pieds 2. À bicyclette 3. À motocyclette 4. En voiture 5. En taxi 6. En bus 7. En <i>lambro</i> 8. En cyclo-pousse 9. En <i>Honda-ôm</i> 10. Dans un véhicule de l'entreprise 11. Autre (<i>à préciser</i>) 						
<p>6.32. Comment partez-vous au lieu de formation et revenez-vous de ce lieu le plus souvent ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seul(e) 2. Avec ma femme/ mon mari 3. Avec ma mère/ mon père 4. Avec un autre parent 5. Avec quelqu'un d'autre 						

III. MODULE COURSES

Ce module concerne toutes les personnes de 13 ans ou plus.

6.33. Où et comment achetez-vous la nourriture ?

(Codez la fréquence comme suit : 1- tous les jours ; 2- quelques fois par semaine ; 3- une fois par semaine ; 4- au moins une fois par mois ; 5- moins d'une fois par mois ; 0- jamais. Si vous achetez plusieurs choses dans un même endroit, notez la fréquence la plus élevée

Lieu	Personne.....	Personne.....	Personne.....	Personne.....	Personne.....	Personne.....
	Nom :..... N° d'ordre :....	Nom :..... N° d'ordre :....	Nom :..... N° d'ordre :....	Nom :..... N° d'ordre :....	Nom :..... N° d'ordre :....	Nom :..... N° d'ordre :....
1 Sur le trottoir près de la maison						
2 Sur le trottoir n'importe où						
3 Petit marché						
4. Grand marché						
5. Superette/ boutique						
6. Hypermarché						

SEPTIÈME PARTIE : OPINIONS CONCERNANT LES DÉPLACEMENTS ACTUELS

Cette partie concerne toutes les personnes de 13 ans ou plus.

Questions	Personne	Personne	Personne	Personne....	Personne....	Personne
7.1. Prénom
7.2. N° dans la feuille de ménage						
7.3. La personne est-elle présente ou non ? 1. Oui <i>(Continuez en 7.4)</i> 2. Non <i>(Passez à la huitième partie)</i>						

<p>7.4. Quelles sont vos difficultés dans les déplacements ? <i>(Plusieurs réponses possibles)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pas de difficulté 2. Des embouteillages 3. La circulation est dangereuse 4. La distance est grande 5. Il n'y a pas de bus 6. Le bus n'est pas assez régulier ou assez fréquent 7. Les frais de déplacement sont trop élevés 8. Autres <i>(à préciser)</i> 						
<p>7.5. Montant total des coûts mensuels des transports ? <i>(en dôngs)</i></p>						

<p>7.9. Comment évaluez-vous la qualité des transports publics existants ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Très bonne 2. Bonne 3. Moyenne 4. Mauvaise 5. Très mauvaise 						
<p>7.10. Pourquoi ?</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	..... ..... ..... ..... .....	..... ..... ..... ..... .....	..... ..... ..... ..... .....	..... ..... ..... ..... .....	..... ..... ..... ..... .....
<p>7.11. D'après vous, que faudrait-il faire pour que les transports publics soient plus attrayants ?</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....	..... ..... ..... .....

HUITIÈME PARTIE : PROJETS D'AVENIR

Cette partie concerne toutes les personnes de 13 ans ou plus.

Questions	Personne	Personne	Personne	Personne....	Personne....	Personne
8.1. Prénom
8.2. N° dans la feuille de ménage						
8.3. Pensez-vous rester longtemps dans le quartier actuel ? 1. Oui <i>(Fin du questionnaire)</i> 2. Non <i>(Passez à la question 8.4)</i> 3. Ne sais pas <i>(Fin du questionnaire)</i>						

<p>8.4. Si vous ne pensez pas rester longtemps dans ce quartier, pouvez-vous dire pourquoi ?</p> <p><i>(Plusieurs réponses possibles)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'environnement naturel n'est pas bon 2. L'environnement social n'est pas bon/ Je cherche un quartier plus chic 3. Il y a des problèmes de sécurité 4. Les déplacements sont difficiles 5. Pour des raisons de regroupement familial/ suivre le chef de ménage 6. Mariage/ divorce 7. Changer de lieu de travail 8. Pour des raisons d'héritage, les biens immobiliers hérités se trouvant ailleurs 9. Meilleures conditions d'études 10. Autres <i>(à préciser)</i> 						
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--

8.5. Où comptez-vous aller ? 1. Ne sais pas encore 2. Dans : Arrondissement : <i>(si c'est en ville)</i> Province : <i>(si c'est ailleurs au Viêt-nam)</i> Pays : <i>(si c'est à l'étranger)</i>						
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--

Nous vous remercions sincèrement de votre coopération

QUATRIÈME PARTIE : MODULE BIOGRAPHIQUE

Pour toute personne âgée de 18 ans ou plus qui n'a emménagé dans ce logement que depuis le 1^{er} janvier 1998. Vérifiez en retournant aux colonnes 9 et 11 dans la feuille de ménage. Agrafez une seconde feuille si la personne a eu plus de 10 lieux de résidence

Nom et prénom du chef de ménage :

Ville : **Hô Chi Minh Ville** _____ |_1_|

Arrondissement : _____ |_|_|

Phuong/Xa : _____ |_|_|

Îlot : _____ |_|_|_|

Zone d'enquête : _____ |_|_|

Numéro du ménage : _____ |_|_|

Nom de la personne :

N° dans la feuille de ménage :

N° (1)	Année d'arrivée (2)	Lieu de résidence (3)	Dernière occupation exercée		Motif du départ (6)
			Occupation (4)	Code (5)	
	<i>Année de naissance :</i>	<i>Lieu de naissance :</i>			

(2) Première ligne : *Année de naissance*

(3) Première ligne : *Lieu de résidence des parents à la naissance*

Arrondissement si c'est dans la ville, province si c'est ailleurs au Viêt-nam, pays si c'est à l'étranger

COLONNE 3 : CODES DES PROVINCES ET DES VILLES

1. Hanoi	12. Ha Giang	22. Quang Ninh	32. Da Nang	42. HCMV	52. An Giang
2. Hai Phong	13. Cao Bang	23. Lai Châu	33. Quang Nam	43. Ninh Thuan	53. Tiên Giang
3. Vinh Phuc	14. Lao Cai	24. Son La	34. Quang Ngai	44. Binh Phuoc	54. Vinh Long
4. Ha Tây	15. Bac Can	25. Hoa Binh	35. Binh Dinh	45. Tây Ninh	55. Bền Tre
5. Bac Ninh	16. Lang Son	26. Thanh Hoa	36. Phu Yên	46. Binh Duong	56. Kiên Giang
6. Hai Duong	17. Tuyên Quang	27. Nghệ An	37. Khanh Hoa	47. Đông Nai	57. Càn Tho
7. Hung Yên	18. Yên Bai	28. Ha Tinh	38. Kon Tum	48. Binh Thuận	58. Tra Vinh
8. Ha Nam	19. Thai Nguyên	29. Quang Binh	39. Gia Lai	49. B.R. VungTau	59. Soc Trang
9. Nam Dinh	20. Phu Tho	30. Quang Tri	40. Dac Lac	50. Long An	60. Bac Liêu
10. Thai Binh	21. Bac Giang	31 T.T. Huê	41. Lâm Đông	51. Đông Thap	61. Ca Mau
11. Ninh Binh					99. Étranger

COLONNE 3 : CODES DES ARRONDISSEMENTS DE HỒ CHI MINH VILLE ET HANOI

Hô Chi Minh Ville				Hanoi					
101	Quân 1	109	Quân 9	117	Thu Duc	201	Ba Đình	209	Đông Anh
102	Quân 2	110	Quân 10	118	Hoc Môn	202	Hoan Kiếm	210	Gia Lâm
103	Quân 3	111	Quân 11	119	Binh Chanh	203	Đông Đa	211	Thanh Trì
104	Quân 4	112	Quân 12	120	Nha Be	204	Hai Ba Trung	212	Soc Son
105	Quân 5	113	Phu Nhuận	121	Cu Chi	205	Tây Hồ		
106	Quân 6	114	Go Vấp	122	Cần Gio	206	Cầu Giấy		
107	Quân 7	115	Binh Thanh			207	Thanh Xuân		
108	Quân 8	116	Tân Bình			208	Tu Liêm		

COLONNE 5 : CODES DE LA DERNIÈRE OCCUPATION EXERCÉE

0. Sans occupation à l'extérieur/ ménagère/ trop âgé(e)/ trop jeune...
1. Agriculture, sylviculture
2. Élevage, aquaculture
3. Industrie, artisanat
4. Construction, bâtiment
5. Transports
6. Commerce
7. Services (sauf services domestiques et services publics)
8. Services domestiques
9. Services publics : administration publique, défense nationale, santé, éducation, poste, parti, organisation de masse...
10. Chômage/ à la recherche d'un emploi
11. École/ formation

COLONNE 6 : CODES DU MOTIF DU DÉPART

1. Recherche de travail/ emploi/ affectation/ revenu	6. Insécurité/ guerre/ fin de la guerre
2. École/ formation	7. Conflit familial
3. Mariage	8. Installation de manière indépendante
4. Divorce	9. Autre raison
5. A suivi le chef de ménage/ regroupement familial	