

PROGRAMME DE RECHERCHE URBAINE POUR LE DÉVELOPPEMENT

Action concertée incitative du fonds de solidarité
prioritaire du ministère des Affaires étrangères,
conduite par le Gemdev et l'Isted

Synthèse des résultats

Juin 2004

Responsable scientifique
Patrick Gubry,
Institut de Recherche pour le
Développement (IRD), France

Equipe de recherche
Du Phuoc Tân
Gilles Grenèche
Lê Van Thanh
Lê Thi Huong
Nguyễn Quốc Huy
Nguyễn Thê Chinh
Nguyễn Thi Thiêng
Nguyễn Thi Tuong Vân
Pham Thi Thanh Hiên
Pham Thuy Huong
Pham Van Khiết
Trần Thi Thanh Thuy
Vu Hoang Ngân

Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh-Ville et Hanoi

Vietnam

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

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 de recherche français, dans un travail collectif à visée comparative¹.

Les déplacements de population se sont singulièrement accrus au Vietnam depuis la mise en place d'une politique de libéralisation économique (le *Doi Moi* ou Renouveau), décidée en 1986. Si les migrations ont déjà fait l'objet de nombreuses recherches, les mobilités à l'intérieur des grandes agglomérations et notamment des deux plus grandes d'entre elles, Hô Chi Minh-Ville (5 millions d'habitants dont 3,7 millions d'urbains en 1999) et Hanoi (2,7 millions d'habitants dont 1,5 millions d'urbains), sont encore mal connues. Ces mobilités intra-urbaines s'accroissent également de manière importante dans le cadre d'une urbanisation rapide et sont devenues un des éléments-clés de la planification urbaine.

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, tiré parti de « l'îlotage » très serré en milieu urbain. Au 1er degré du sondage, on a ainsi directement pris en compte les îlots (*tô dân phố*), qui ont une taille beaucoup plus réduite que les *phuong* ou les *xa* (unités immédiatement inférieures à l'arrondissement, respectivement urbaines et rurales), qui avaient été généralement retenus jusqu'à présent. La liste des ménages a ensuite été établie sur le terrain dans les îlots sélectionnés². L'enquête a porté sur 2 000 ménages à Hô Chi Minh-Ville et 1 500 ménages à Hanoi, qui ont été tirés au 2^e degré. Elle a été réalisée en mars-avril 2003.

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 une marchandisation croissante ; il est renforcé localement par les politiques de « desserrement » ou de « déconcentration » menées par les municipalités afin d'assainir certaines zones centrales très densément peuplées et insalubres.

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, 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 DES MÉNAGES ET DE LA POPULATION

Les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la population

Les structures par sexe à Hô Chi Minh-Ville et à Hanoi présentent des différences : les femmes prédominent sensiblement à Hô Chi Minh-Ville (51,7%) ; 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.

La structure par âge de la population à Hô Chi Minh-Ville et à Hanoi présente des traits similaires ; le pourcentage des enfants est relativement faible par suite du rôle de la planification familiale et celui des personnes âgées est assez élevé. Les populations des deux villes ne sont plus jeunes et on peut dire que Hô Chi Minh-Ville et Hanoi ont entamé une phase de vieillissement de la population. Dans les deux villes, pour le groupe d'âges 0-14 ans, le rapport de masculinité (nombre d'hommes pour cent femmes) est très élevé (cent onze à Hô Chi Minh-Ville et cent dix neuf à Hanoi). On peut se demander si cette prédominance du sexe masculin n'est pas une conséquence indirecte de la politique de planification des naissances avec l'apparition d'un avortement sélectif. Pour répondre à cette question, une étude approfondie sur l'avortement serait indiquée.

Seulement 67,8% des habitants de Hô Chi Minh-Ville y sont nés ; la proportion des habitants de Hanoi nés à Hanoi est de 76,3%. La proportion des gens mariés à Hanoi est plus élevée qu'à Hô Chi Minh-Ville (71,3% contre 63,1%).

À Hô Chi Minh-Ville, 55,1% des personnes interviewées ont migré au moins une fois avant l'enquête ; à Hanoi, le chiffre correspondant est de 32,5%.

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 faible à Hô Chi Minh-Ville qu'à Hanoi (80,7% contre 89,9%).

Le nombre moyen d'années d'études est plus faible à Hô Chi Minh-Ville qu'à Hanoi (7,1 contre 8,5). La différence entre les deux villes n'est effective que pour le groupe des

individus de 15 ans ou plus. Le nombre d'années d'études diminue du centre-ville vers la périphérie. 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, montrant les progrès récents en matière d'instruction dans le sud du pays.

La proportion des habitants de Hô Chi Minh-Ville ayant au moins le niveau bac+4 n'est que de 8,8% contre 19,5% à Hanoi. La proportion des personnes sans qualification professionnelle est de 80,0% à Hô Chi Minh-Ville contre 60,3% à Hanoi.

Il n'y a pratiquement pas de différence dans la proportion des gens âgés de 13 ans ou plus ayant un emploi entre Hô Chi Minh-Ville et Hanoi (respectivement 56,1% et 55,8%). Cependant, la proportion des personnes au foyer est beaucoup plus élevée à Hô Chi Minh-Ville qu'à Hanoi (13,3% contre 3,9%).

Les professions regroupant le plus de travailleurs à Hô Chi Minh-Ville se situent dans l'industrie et l'artisanat (27,6%), les services (20,8%) et le commerce (19,0%). Mais à Hanoi, les agriculteurs restent les plus nombreux (24,8%), puis les services publics (23,5%) ; ceci, bien que l'arrondissement de Soc Son, encore entièrement rural, ait été éliminé de l'enquête.

Presque la moitié de la population âgée de 13 ans ou plus à Hô Chi Minh-Ville travaille dans des entreprises familiales (43,8%) et 27,7% travaillent dans des sociétés privées ou des SARL. Au contraire, à Hanoi, le secteur public et le secteur collectif sont les secteurs économiques attirant le plus de main-d'œuvre (58,5% à eux deux).

Les salariés, qu'ils soient à contrat à durée indéterminée ou à durée déterminée, représentent une proportion élevée dans les deux villes (58,7% à Hô Chi Minh-Ville et 61,8% à Hanoi).

Les caractéristiques des ménages

La taille moyenne d'un ménage est un peu plus grande à Hô Chi Minh-Ville (4,3 personnes) qu'à Hanoi (4,0). La plupart des chefs de ménage sont des hommes, mais la proportion des femmes chefs de ménage est étonnamment élevée par rapport à celles d'autres pays ; elle s'explique par l'histoire du Vietnam.

Il n'est pas possible dans une enquête de ce type d'obtenir des données fiables sur les revenus par une question directe. Ce problème a été contourné en calculant un indice de richesse à partir des caractéristiques du logement et de l'équipement des ménages.

Le niveau de vie apparaît plus élevé à Hô Chi Minh-Ville. Avec un classement des ménages en trois catégories de richesse, la proportion des ménages à niveau de vie élevé est de 14,7% à Hô Chi Minh-Ville contre 11,4% à Hanoi ; à l'inverse, la proportion de ménages à faible niveau de vie est de 37,3% à Hô Chi Minh-Ville et 39,6% à Hanoi. La proportion des ménages à faible niveau de vie s'accroît du centre vers la périphérie de chacune des deux villes. Il existe une différence : à Hô Chi Minh-Ville, les ménages migrants (ceux qui ont emménagé durant les cinq dernières années) sont plus nombreux que les ménages non migrants à avoir un niveau de vie faible ; à Hanoi, ce sont les ménages non migrants qui sont plus nombreux que les ménages migrants à être dans le même cas ; dans les deux villes, les ménages migrants sont plus nombreux dans la catégorie des ménages à niveau de vie élevé que les ménages non migrants.

LES MÉNAGES NON MIGRANTS ET LES MÉNAGES MIGRANTS

La grande majorité des logements est située dans des maisons contiguës, souvent désignées en français par le terme de « compartiments » (94,7% à Hô Chi Minh et 52,0% à Hanoi). La proportion des maisons indépendantes est logiquement plus élevée à Hanoi qui est moins étendue. La différence entre les ménages non migrants et migrants n'est sensible qu'à Hanoi, mais de manière générale les migrants habitent en plus grand nombre dans des immeubles collectifs. Par comparaison avec la situation avant la migration, on observe que les ménages migrants ont souvent quitté un appartement, notamment dans un KTT (type de HLM), pour une maison contiguë.

La proportion des logements en toute propriété est de 92,0% à Hô Chi Minh-Ville et de 88,6% à Hanoi. Elle est inférieure pour les ménages migrants tout en ayant significativement augmenté à l'occasion de leur déménagement. De même, la taille du logement a augmenté par rapport à la situation qui prévalait avant la migration.

Concernant la qualité du logement, les deux villes connaissent surtout une différence dans les matériaux utilisés pour la toiture : très majoritairement en tôle à Hô Chi Minh-Ville (correspondant au fait que le dernier niveau est couvert), la toiture est le plus souvent en béton à Hanoi (ce qui correspond à une terrasse sommitale). Les logements ont une cuisine indépendante dans 71,0% des cas à Hô Chi Minh-Ville contre seulement 43,9% des cas à Hanoi. Les toilettes sont également plus souvent intégrées au logement à Hô Chi Minh-Ville. Cuisine et toilettes connaissent une amélioration chez les ménages migrants par rapport à la situation antérieure.

Pratiquement tous les ménages sont branchés sur le réseau électrique national dans les deux villes, mais à peine plus de la moitié d'entre eux ont un robinet d'eau à l'intérieur du logement. À Hô Chi Minh-Ville, la proportion des ménages utilisant l'eau courante est en baisse après la migration, ce qui correspond à des déménagements vers des zones périphériques encore sous-équipées.

Les déchets sont collectés à domicile dans 86,7% des cas à Hô Chi Minh-Ville contre seulement 56,6% des cas à Hanoi, où une forte proportion des ménages doit apporter les déchets à un point de collecte. La proportion des ménages migrants profitant des réseaux de collecte s'accroît après le déménagement, particulièrement à Hanoi.

Le taux d'équipements ménagers est similaire dans les deux villes. Concernant les moyens de transport, Hô Chi Minh-Ville compte moins de bicyclettes et plus de motocyclettes que Hanoi. La migration entraîne la modernisation des moyens de transport des foyers.

La qualité de la voirie est meilleure à Hanoi, où les ménages migrants bénéficient de leur amélioration. À Hô Chi Minh-Ville, la migration ne va pas forcément de pair avec une meilleure infrastructure dans le nouveau lieu d'habitation, là encore sans doute par suite d'un sous-équipement de la périphérie.

Jusqu'à 18,5% des ménages à Hô Chi Minh-Ville contre 13,5% à Hanoi vivent dans une zone inondable, que ce soit par la pluie ou par le débordement des rivières. Il est parfois difficile de distinguer le rôle respectif de la pluie et du débordement : à Hô Chi Minh-Ville, la pluie provoque des inondations impressionnantes lorsqu'elle survient au moment de la marée haute quand les eaux de la rivière

de Saigon ne s'écoulent plus ; à Hanoi, la ville reste très tributaire de l'état des digues le long du Fleuve Rouge. Les deux villes ont par ailleurs un relief peu accidenté, ne facilitant pas l'écoulement des eaux.

À Hô Chi Minh-Ville, les migrations intra-urbaines se font essentiellement des arrondissements centraux vers les arrondissements périphériques et ruraux. À Hanoi, où les arrondissements périphériques disposent encore de terrains, elles se font surtout entre arrondissements périphériques et entre arrondissements centraux et périphériques.

Quand on demande leur opinion, la plupart des ménages migrants dans les deux villes considère que sur le plan de l'éducation, leurs membres ont plus d'avantages après la migration. En revanche, sur le plan de soins de santé, des loisirs, de la qualité des routes, de la circulation, la situation est contrastée : à Hô Chi Minh-Ville, les migrants affirment rencontrer plus de difficultés, sans doute parce qu'une forte proportion d'entre eux a migré vers des zones périphériques moins bien équipées, tandis que la migration a amélioré la situation à Hanoi. Ce n'est qu'à propos du logement que l'on retrouve une écrasante unanimité dans les deux villes pour dire que la migration a permis d'avoir un meilleur logement.

Sur le plan du travail, le changement de lieu de travail, justifié souvent par la recherche d'un salaire plus élevé, apporte aux travailleurs d'autres avantages tels que la réduction de la distance entre le lieu de travail et le lieu d'habitation, le caractère plus intéressant du travail...

LES DÉPLACEMENTS TEMPORAIRES

L'analyse des déplacements quotidiens est une question prioritaire tant pour les différents secteurs d'activité que pour les autorités à tous les échelons, d'autant plus que les embouteillages, la pollution et les nuisances sonores, s'aggravent de plus en plus dans les grandes villes vietnamiennes ; en même temps, l'allongement des distances constitue une dégradation indéniable des conditions de vie.

Une question préliminaire originale a été posée : « Pour quelles raisons êtes-vous sorti de chez vous durant la journée d'hier ? », pour cerner les types de déplacements tout au long de la semaine. À l'exception du dimanche, il apparaît que plus de 80% des personnes sont sorties de chez elles chaque jour, dans les deux villes. La structure des raisons de sortie est similaire dans les deux villes à quelques nuances près. La principale raison de sortie est le travail ; il est intéressant de relever que les gens vont en moyenne au travail pratiquement tous les jours de la semaine, avec seulement une faible baisse durant le week-end ; viennent ensuite les courses et l'école/formation, qui regroupe les élèves et ceux qui vont au cours du soir ; les autres raisons de sortie (visite aux amis et aux proches, loisirs...) sont moins répandues. Le fait d'accompagner les enfants à l'école semble plus répandu à Hô Chi Minh-Ville, sans doute parce que les distances y sont plus élevées, mais aussi parce que leurs parents possèdent plus de moyens de transport, ce qui est corroboré par la proportion plus élevée des enfants se rendant à l'école à pied à Hanoi. Les loisirs sont un peu plus répandus à Hô Chi Minh-Ville, du fait sans doute d'un niveau de vie plus élevé de la population, car ils nécessitent des moyens.

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

L'analyse des heures de départ et de retour fournit aux décideurs des informations 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.

Le choix d'une école à proximité du lieu de résidence se dégage nettement, mais d'autres 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. La distance moyenne du lieu de résidence à l'école varie de 1,2 à 4 km, ce qui nécessite un temps de parcours de 8 à 20 minutes dans les deux villes. 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 périphériques éloignés 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.

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

que plus le niveau de vie est élevé, plus il est facile de promouvoir l'égalité des sexes...

En ce qui concerne les distractions, la visite à ses proches ou à ses amis est une pratique courante des Vietnamiens aussi bien à Hô Chi Minh-Ville qu'à Hanoi. C'est la proportion la plus élevée (environ 90% des habitants), laissant loin derrière les autres loisirs.

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

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

Le karaoké a nettement plus d'adeptes à Hô Chi Minh-Ville qu'à Hanoi, de même que les cafés et les bars. Les hanoïens s'adonnent volontiers à la promenade grâce au climat propice une grande partie de l'année, à l'environnement urbain et à l'extension des trottoirs, mais sans doute aussi par suite de son absence de coût : 30,6% des hanoïens contre 18,6% des habitants de Hô Chi Minh-Ville pratiquent cette activité.

OPINIONS SUR LES DÉPLACEMENTS

L'urbanisation rapide, en particulier à Hô Chi Minh-Ville et Hanoi, soulève de façon préoccupante la question de savoir comment mieux répondre aux besoins de déplacement de la population et pallier les conséquences de ces déplacements.

L'enquête sur les migrations intra-urbaines fournit un aperçu général sur ce que pense la population de ses déplacements quotidiens, de la qualité des routes, des activités de la police routière, de la qualité du service des transports publics. Les personnes interviewées ont également fait part de leurs propositions pour favoriser le développement des transports en commun.

Les deux difficultés essentielles dans les déplacements dans les deux villes sont les embouteillages et les risques de la circulation (accidents) qui représentent respectivement 16,6% et 9,9% des avis à Hô Chi Minh-Ville et 14,4% et 6,7% des avis à Hanoi. L'absence de bus et leur irrégularité n'affectent que 3,8% des habitants de Hô Chi Minh-Ville et 2,4% des habitants de Hanoi. Ces difficultés sont suivies par la distance et le mauvais état du réseau routier. Les autres préoccupations, la pollution et le manque de stationnement entre autres, représentent des parts infimes. De façon générale, c'est la population résidant dans le centre-ville qui juge les déplacements les plus difficiles, surtout en matière d'embouteillages et de risques.

En général, les opinions sur les infrastructures routières dans les deux plus grandes agglomérations du Vietnam ne sont pas très différentes. Ces chiffres ont dû évoluer récemment suite à la modernisation des infrastructures dans les grandes villes.

Les réponses concernant les activités de la police de la route sont assez positives. Respectivement 17,6% et 24,9%

des personnes interrogées à Hô Chi Minh-Ville et Hanoi les jugent « bonnes » ou « très bonnes » ; en revanche, elles ne sont que 2,7% et 3,1% respectivement à les trouver « mauvaises » ou très « mauvaises ». On peut certes imaginer une sous-estimation du nombre des mécontents dans une enquête de ce type, qui n'en permet pas moins de mettre en lumière les points forts et les points faibles (donc à améliorer) des activités de la police. Parmi les facteurs positifs, le comportement des policiers, leur « bonne volonté », est particulièrement apprécié. Parmi les avis négatifs, la corruption de certains policiers, ainsi que l'absence de la police au moment où on en aurait besoin, sont les plus souvent dénoncés.

Les transports publics sont particulièrement nécessaires dans des grandes villes comme Hô Chi Minh-Ville et Hanoi ; eux seuls peuvent permettre de diminuer l'utilisation des moyens de transports individuels, les embouteillages et les accidents de circulation, sans compter la pollution et les nuisances sonores. Actuellement, le moyen de transport public est l'autobus. Cependant, il ne répond encore que très modestement aux besoins de déplacements de la population. Depuis plus d'un an, le réseau de bus a été renforcé et les véhicules ont été modernisés dans les grandes villes. Interrogés sur la qualité des transports publics, la majorité des habitants la trouve moyenne (59,1% à Hô Chi Minh-Ville et 33,7% à Hanoi).

Cependant, jusqu'à 31,9% des personnes interviewées à Hô Chi Minh-Ville et 61,6% à Hanoi les estiment « bons » ou « très bons ». Seulement 9% et 4,7% des habitants des deux villes respectivement les considèrent comme « mauvais » ou « très mauvais ». Cette évaluation est donc positive - plus à Hanoi - ce qui permet de fonder des espoirs sérieux quant à l'avenir de ce mode de transport urbain.

De façon générale, les appréciations des habitants sont assez positives, point de vue qui s'explique par plusieurs facteurs. Premièrement, les deux villes ont déployé récemment des efforts significatifs pour moderniser leurs infrastructures techniques, élargir les voies existantes, construire des routes et des ponts, et créer de nouveaux centres urbains en périphérie. Deuxièmement, la résolution n°13 du gouvernement, promulguée fin 2002, relative au développement des transports en commun, à l'aménagement des infrastructures routières et au rétablissement de l'ordre et du 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 par comparaison avec d'autres pays par exemple, la comparent avec celle qui prévalait auparavant.

Pour le 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 l'adjonction du tramway et du métro selon le cas. La faisabilité d'une telle entreprise nécessite un intérêt soutenu afin de dégager des investissements suffisants. La sensibilisation de la population afin de promouvoir de nouveaux moyens de déplacement est une autre priorité. Dans ce domaine, le maintien des subventions publiques reste une condition nécessaire pour desservir correctement tous les quartiers, éventuellement en association au cas par cas avec des entreprises privées selon un cahier des charges bien défini.

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 au sein de la zone urbaine, de prévoir l'effectif de la population pour les années à venir dans les différentes zones.

La plupart des habitants déclarent vouloir rester dans leur lieu de résidence actuel. Même s'il y a des différences entre les deux villes, le pourcentage des migrants désireux de déménager n'est que de 4,6% à Hô Chi Minh-Ville contre 9,3% à Hanoi. C'est là une aspiration, somme toute peu surprenante, mais dont les décideurs se doivent de tenir compte dans la mise en place des politiques, dont celle de « déconcentration » de la population.

Les gens qui habitent au centre-ville dans les deux villes sont plus nombreux à envisager de déménager 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 périphériques nouvellement créés. Les projets d'aménagement urbain et d'embellissement de la ville influent plus ou moins, de façon directe ou indirecte, sur la décision de migrer des habitants.

Il faut noter que Hanoi attire plus dans ses nouveaux arrondissements urbains périphériques que Hô Chi Minh-Ville. Cet attrait peut s'expliquer en partie par le fait que les quatre arrondissements centraux de Hanoi connaissent une densité déjà très élevée, alors que les arrondissements Tân Binh et Go Vập à Hô Chi Minh-Ville ont encore des terrains disponibles.

Il est intéressant de relever que plus des deux tiers des habitants désireux de déménager dans les deux villes n'avancent pas encore de destination précise. Les explications à cette situation sont diverses : le manque d'informations sur la destination, les difficultés financières, le prix trop élevé du foncier dans les zones visées par rapport à leurs capacités financières, le cadre de vie...

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 et adaptées aux différents destinataires, dont une incitation éventuelle à ceux qui n'ont pas encore l'intention de migrer.

Les trois quarts des habitants sollicitant un transfert de résidence sont très jeunes, moins de 40 ans, célibataires ou nouveaux 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 plutôt élevé et sont de couche sociale moyenne ou supérieure. Concernant les 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 qui ne souhaitent pas le faire ou ne peuvent pas l'envisager. Ainsi, des couches sociales de conditions modestes ne sont pas encore présentes dans ce profil.

Les grandes métropoles vietnamiennes sont entrées dans un processus de forte croissance urbaine depuis la mise en place d'une politique de libéralisation économique. Devant la double constatation d'un solde migratoire positif du centre vers la périphérie, et d'un accroissement des mobilités temporaires, une enquête fondée sur une méthodologie originale a permis de défricher un thème encore très peu étudié, celui des mobilités intra-urbaines.

Après une étude des caractéristiques principales de la population, les ménages non migrants ont été comparés aux ménages migrants et les principales transformations de leur cadre de vie suite à la migration ont été mises en lumière. Les déplacements temporaires ont été analysés selon leur type, les heures et les durées, ainsi que les distances en jeu, que ce soit pour aller au travail, aller à l'école ou suivre des cours supplémentaires ; une typologie a été réalisée pour les courses et les loisirs. Les opinions des principaux intéressés ont été sollicitées, tant au sujet des déplacements actuels que de leurs projets futurs en matière de déménagement.

Au total, les deux métropoles vietnamiennes, Hô Chi Minh-Ville, la « capitale économique » et Hanoi, la capitale politique, montrent de fortes similitudes, malgré leur histoire mouvementée et leurs destins pendant longtemps radicalement « séparés » ; il n'en existe pas moins des divergences intéressantes à relever. Des pistes de recherche à explorer sont apparues tout au long de ce travail. La migration rurale-urbaine (souvent évoquée) et les mobilités intra-urbaines (généralement méconnues) sont en tout cas devenues en quelques années des facteurs primordiaux à prendre en compte dans la planification urbaine au Vietnam. ■

1. La population urbaine selon les définitions du recensement est de 4,2 millions d'habitants.
2. Les arrondissements de Cu Chi et de Cấn Gio à Hô Chi Minh-Ville et l'arrondissement de Soc Son à Hanoi, encore très largement ruraux, ont été exclus de l'enquête, qui a donc porté sur 20 arrondissements à Hô Chi Minh-Ville et 11 arrondissements à Hanoi.

SUMMARY

The two Vietnamese major cities entered a process of strong urban growth since the implementation of a policy of economic liberalization from 1986. Taking into account the double observation of a positive migration balance from the centre to the suburbs, and an increase of temporary mobilities, a household survey based on an original sampling design allowed to open up a still little studied subject, that of intra-urban mobilities.

After the study of the main characteristics of population, non migrant households were compared with migrant households and the main changes in their living environment following migration were emphasized. Temporary movements were analyzed according to their type, hours and durations, as well as the involved distances, whether it is to go to work, go to school or follow supplementary

lessons; a typology was realized concerning shopping and leisure activities. The opinions of the main interested persons were sought, both about the current movements and about their future projects.

Globally, both Vietnamese cities, Ho Chi Minh City, the "economic capital" and Hanoi, the political capital, show strong similarities, in spite of their bumpy history and their destinies which were a long time radically "separated"; there are nevertheless interesting differences to be emphasized. Research paths to be investigated appeared throughout this work. Rural-urban migration (often mentioned) and intra-urban mobilities (generally not much known) became at least within a few years essential factors to be taken into account for urban planning in Vietnam.