

SOUS LA DIRECTION DE
PATRICK GUBRY, LÊ THI HUONG, NGUYỄN THỊ THIỀNG
PHAM THUY HUONG, TRẦN THỊ 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

BOUGER POUR VIVRE MIEUX

LES MOBILITES INTRA-URBAINES
A HO 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 (Việt-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 Economie 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, Nguyễn Thị Thiêng
Pham Thuy Huong, Trần Thị 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	phuocan@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	Téledétectonniste	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 Etudes Economiques
18, boulevard Adophe Pinard, 75675, Paris Cedex 14
- IER : Institute for Economic Research
28 Lê Quy Dôn, 3^e arrondissement, Hồ 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 Thị Thiêng</i>	19
Première partie : Les migrations intra-urbaines	
2. Enseignements du recensement de 1999 <i>par Patrick Gubry, Bernard Lortic, Gilles Grenèche, Lê Van Thanh Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vu Hoàng Ngân et Nguyễn Thê Chinh</i>	53
Deuxième partie : Les mouvements pendulaires et les mobilités temporaires	
3. Caractéristiques de la population et des ménages <i>par Nguyễn Thị Thiêng et Lê Thị Hương</i>	65
4. Les ménages non migrants et les ménages migrants <i>par Phạm Thủy Hương, Du Phước Tân et Trần Thị Thanh Thủy</i>	107
5. Les déplacements temporaires <i>par Patrick Gubry, Nguyễn Quốc Huy et Phạm Thị Thanh Hiền</i>	149
6. Opinions sur les déplacements <i>par Vu Hoàng Ngân et Phan Văn Khiết</i>	183
7. Projets futurs <i>par Lê Van Thanh et Nguyễn Thị 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'Etude du Développement Economique 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 Economie 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 Hanoi, qui soit 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 connaissons 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 Vấp, Tân Bình, 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.

Etat 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 (Nguyen 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 Hồng & 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:

- Etudier 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.
- Etudier les changements des diverses formes de mobilités générés par ces migrations internes.
- Etudier 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).
- Etudier les modifications des déplacements pendulaires des populations de leur lieu de résidence à leur lieu de travail et à l'école (distance, durée, moment).
- Etudier les modifications des déplacements temporaires en direction des marchés, des formations sanitaires et des lieux de loisirs.

- Etudier les moyens de transport utilisés dans ces déplacements et les difficultés rencontrées.
- Etudier 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 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.
- 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 Hồ Chí Minh Ville. HCMV: Editions 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: Editions 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 (pour 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.

Elaboration 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 Editions 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 Tân Giô 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.

Elaboration 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.

Elaboration 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).

Elaboration 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

A 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.

Etablissement 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 Phó*, 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 avantagement 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. A 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 *xóm*) 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 Hồ Chí 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 *Hồ Chí 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 Trì	Liên Ninh	T. An	395	2
Thanh Trì	Vinh Thuy	X. 7	465	3
Đông Anh	Bac Hồng	Quan Âm	446	3
Đông Anh	Tiên Duong	Lê Phap	485	3
Đông Anh	Đông Hôi	X. 5	494	3
Tu Liêm	Dai Mồ	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 *dôi* 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. A 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.

Etablissement 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 Van Thanh, Lê Thi Huong, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vu 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 Etats 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'Etat 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 Ecole/ 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 Ecole/ 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 om*, 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 Etats Unis, 22 Canada

Pays d'Océanie : 31 Australie

Annexe 2

**REPARTITION DES MENAGES SELON LE STATUT MIGRATOIRE
ET PONDERATION POUR L'ANALYSE**

Statut migratoire (première page du questionnaire) (1)	Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
	Réalité (2)	Echantillon (3)	Pondération (4)=(2)/(3)	Réalité (5)	Echantillon (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

Enseignements du recensement de 1999¹

*Gubry Patrick
Lortic Bernard
Grenèche Gilles
Lê Van Thanh
Lê Thi Huong
Trần Thị Thanh Thủy
Nguyễn Thị Thiêng
Phạm Thủy Hương
Vu Hoàng Ngân
Nguyễn Thế 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. A 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). A Hanoi, 70,7 % des immigrants durant la même période résident dans les cinq arrondissements suivants : Đông 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).

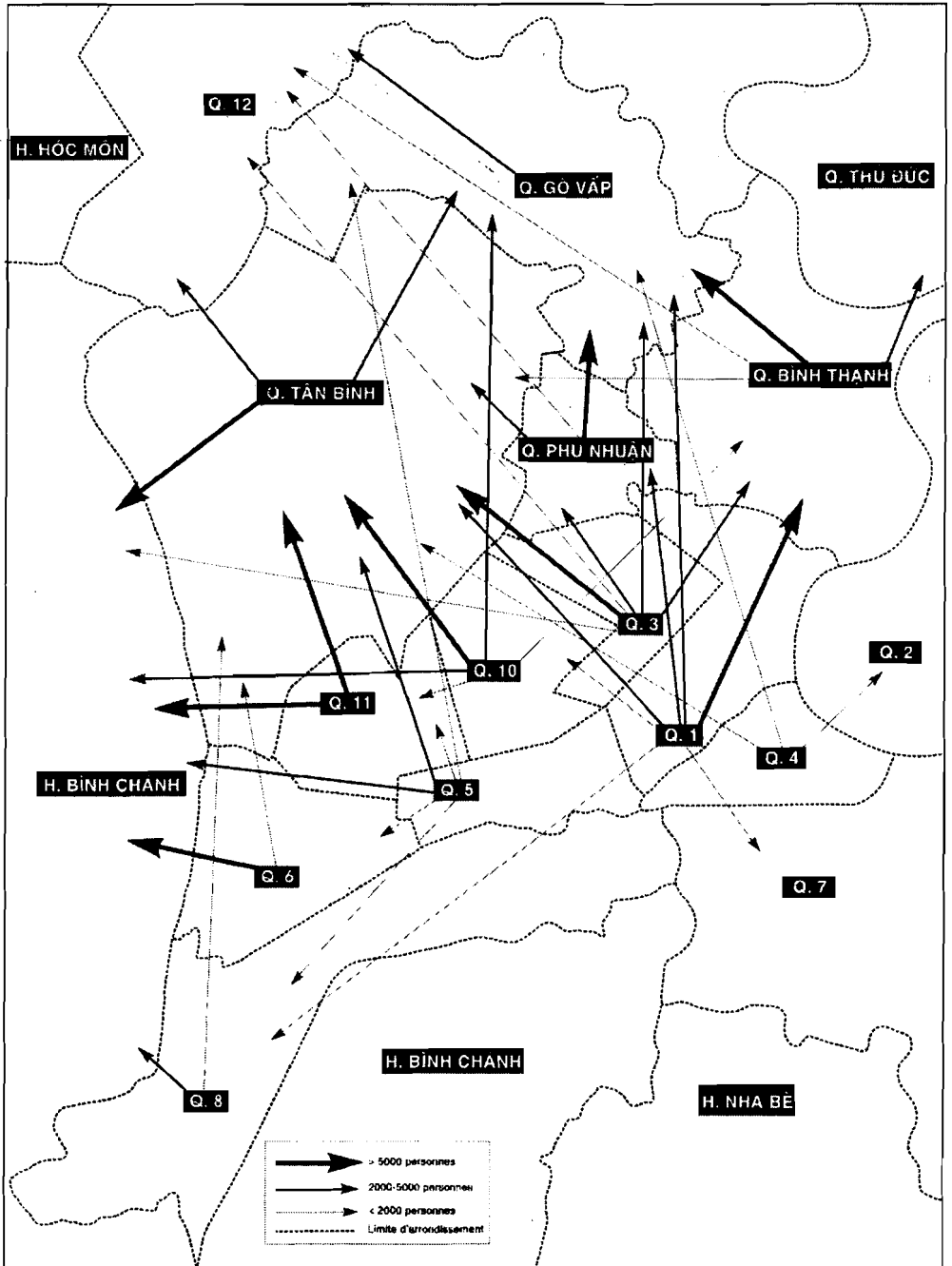


Figure 1 : Hô Chi Minh Ville. Principaux mouvements migratoires intra-urbains au niveau des arrondissements entre 1994 et 1999 (population âgée de 5 ans ou plus en 1999 ; soldes de plus de 1 000 personnes)

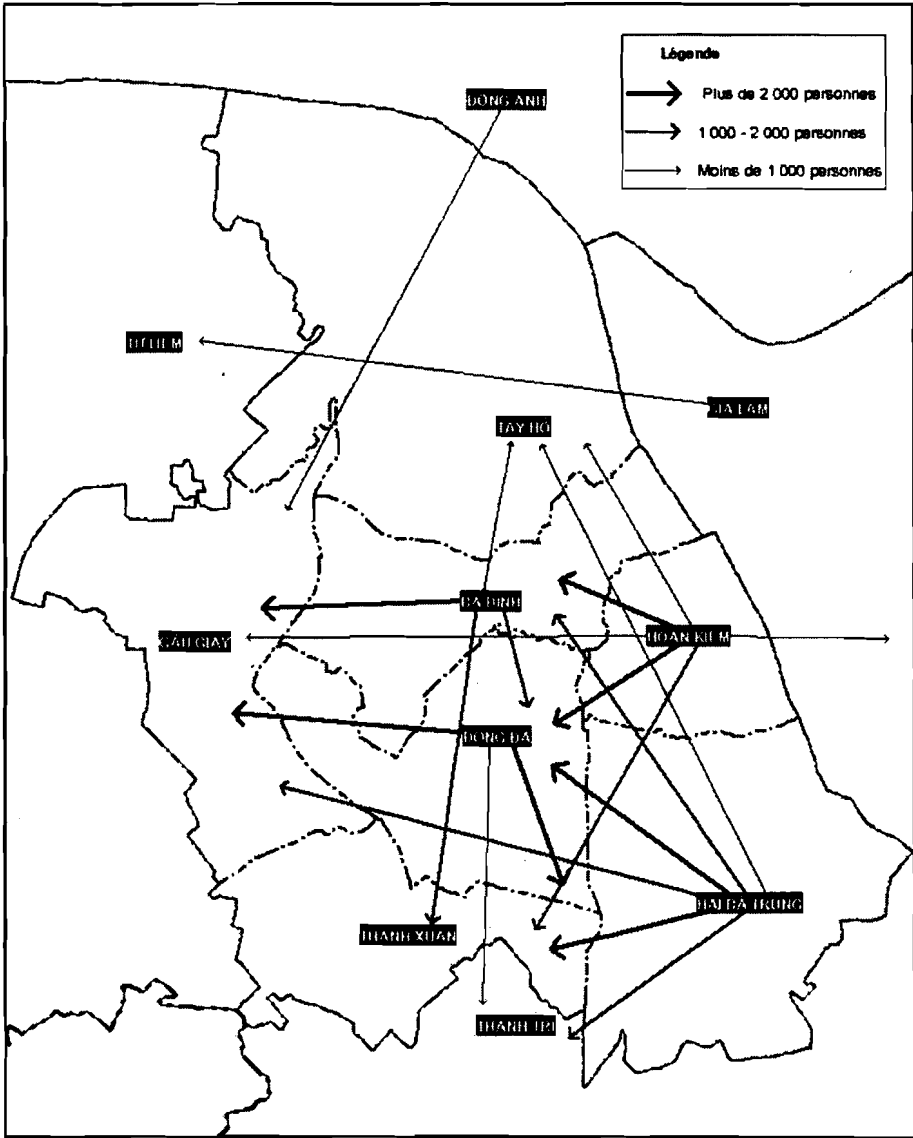


Figure 2 : Hanoi. Principaux mouvements migratoires intra-urbains au niveau des arrondissements entre 1994 et 1999 (population âgée de 5 ans ou plus en 1999 ; soldes de plus de 500 personnes)

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 Vập (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 Đình), 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 Vấp	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 Vấp	241730	4593	5035	1186	1317	422	681	2807	622	202200	5312	7366	7552
Tân Bình	454285	4377	9420	1724	4664	2516	1763	7992	9863	1341	398661	2927	4611
Bình Thạnh	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 Đức	155822	1103	889	516	419	186	324	490	197	405	644	3653	553
Củ Chi	227395	296	198	124	159	111	90	203	116	162	490	264	134
Hóc Môn	177158	677	563	334	343	224	238	492	260	886	1467	673	506
Bình Chánh	268274	1041	1272	709	2763	7203	4389	2608	7014	412	8465	794	623
Nhà Bè	55561	91	52	260	52	21	91	83	29	32	82	66	22
Cần Giu	51207	45	22	26	34	8	43	29	7	18	55	44	24

Arrondissement de résidence au 31 mars 1994 (suite)										
2°	7°	9°	12°	Thu Duc	Cu Chi	Hoc Môn	Binh Chanh	Nha Be	Cần 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 Kiem	Hai Ba Trung	Dong Da	Tay Ho	Thanh Xuan	Cau Giay	Soc Son	Dong Anh	Gia Lam	Tu Liem	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 Kiem	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
Dong Da	271125	5236	5349	5542	249611	404	1249	566	372	608	783	895	510	522
Tay He	80513	1208	831	649	827	76292	58	71	66	80	97	283	51	150
Thanh Xuan	111251	2044	1413	3024	6775	222	95297	454	271	293	395	557	508	293
Cau Giay	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
Dong 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 Liem	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 Huong*

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) (tab eau 1). On explique généralement cette situation par les emplois féminins plus noml reux 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

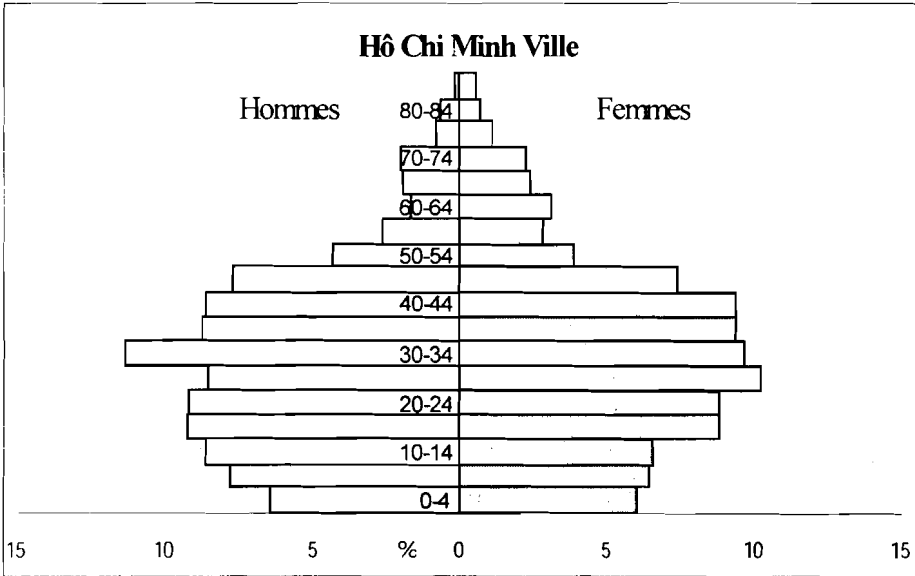


Figure 1 : Pyramide des âges de la population de Hô Chi Minh Ville

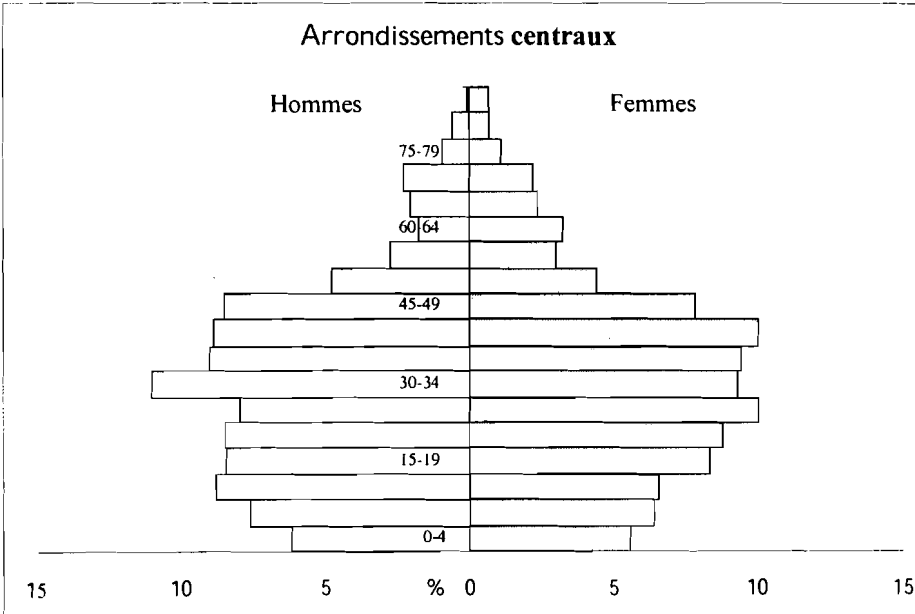


Figure 2 : Pyramide des âges de la population des arrondissements centraux de Hô Chi Minh Ville

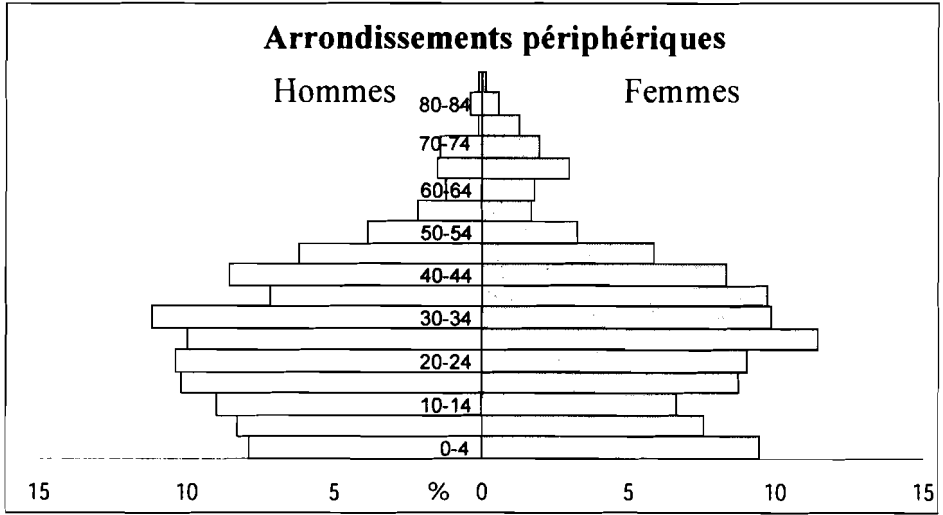


Figure 3 : Pyramide des âges de la population des arrondissements périphériques de Hô Chi Minh Ville

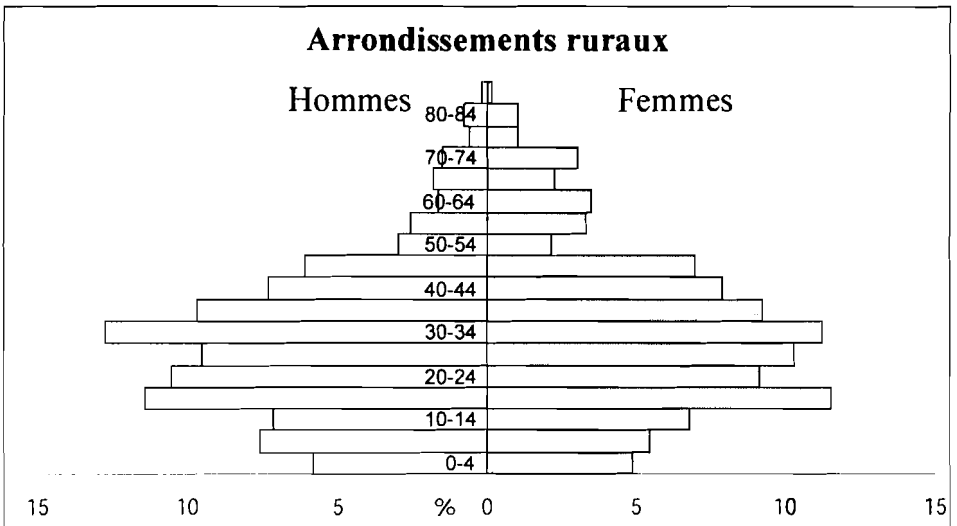


Figure 4 : Pyramide des âges de la population des arrondissements ruraux de Hô Chi Minh Ville

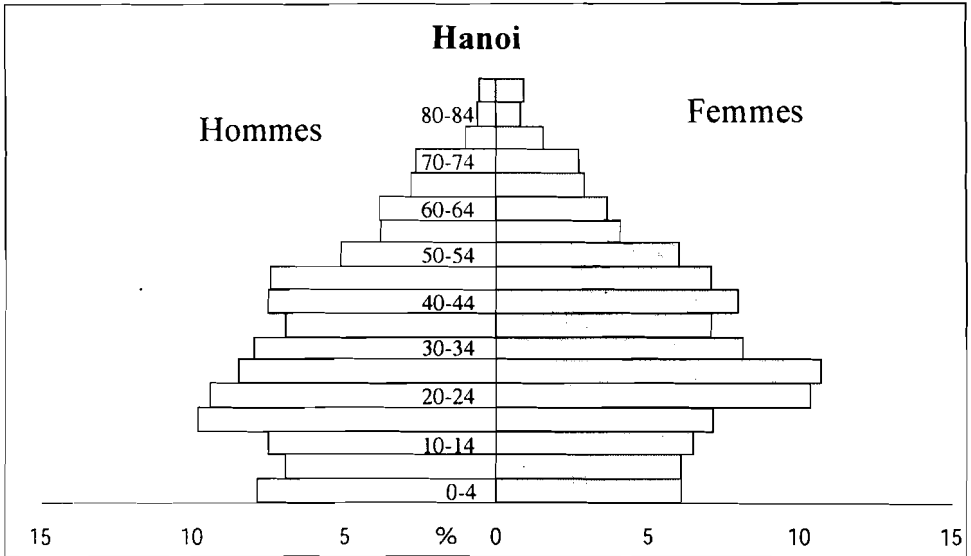


Figure 5 : Pyramide des âges de la population de Hanoi

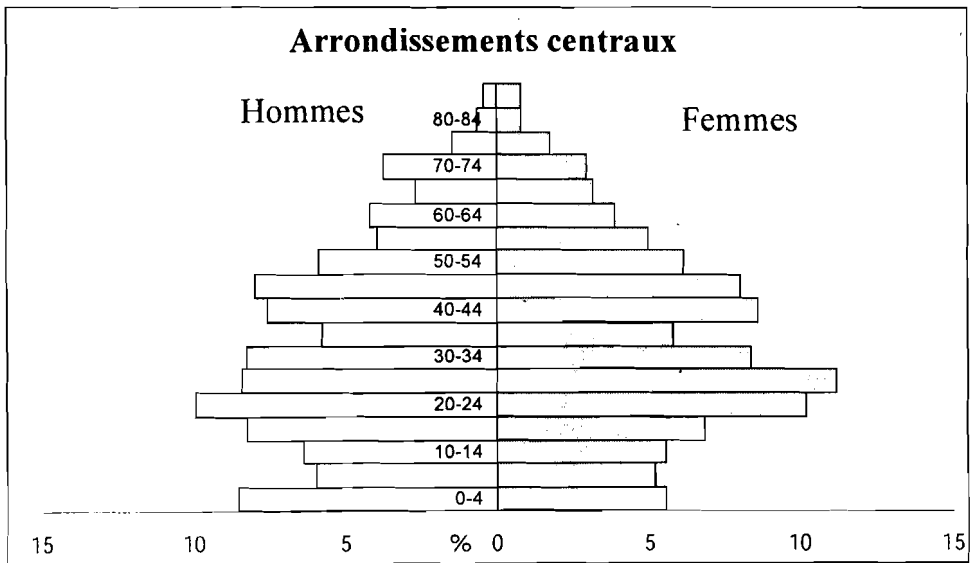


Figure 6 : Pyramide des âges de la population des arrondissements centraux de Hanoi

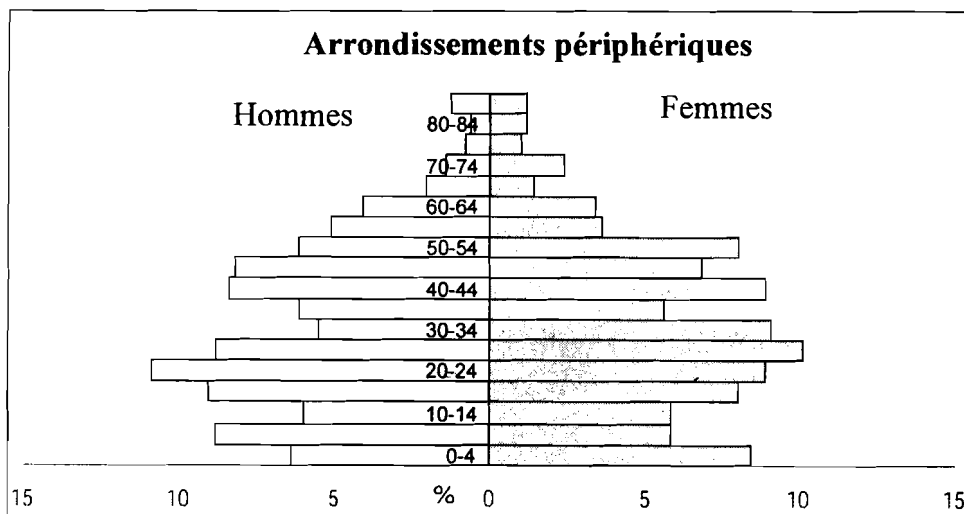


Figure 7 : Pyramide des âges de la population des arrondissements périphériques de Hanoi

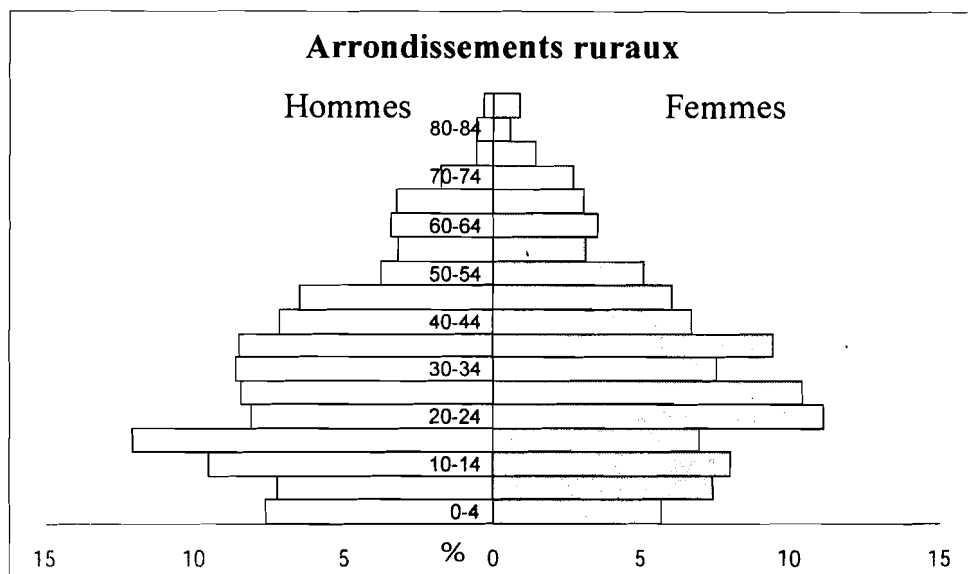


Figure 8 : Pyramide des âges de la population des arrondissements ruraux de Hanoi

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, avantagée 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
Effectifs	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
Effectifs	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'Etat 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'Etat pour travailler dans des organismes publics regroupés le plus souvent dans les quatre arrondissements centraux (l'Etat 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 6-14 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>	5 879	1 232	7 111	4 317	581	4 898

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. A Hô Chi Minh Ville par exemple, le taux est de 62,1 % chez les migrants et de 54,8 % seulement chez les non-migrants. A 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>	5 879	1 232	7 111	4 317	581	4 898

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'Etat 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'Etat, 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'Etat 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 Tri (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'Etat, 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>	3 222	765	3 987	2 391	342	2 733

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>	1 155	847	973	534

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'Etat 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)	
5. Sur un cours d'eau non aménagé	5	VII. Cuisine	
6. Autres	1	1. Cuisine à part	30
III. Propriété		2. Cuisine intégrée à salle à manger	20
1. Propriétaire du logement	30	3. Cuisine commune	10
2. Locataire de l'Etat	10	4. Coin cuisine dans logement	5
3. Locataire d'un privé	5	5. Sans cuisine	0
4. Logement fourni gratuitement par l'Etat	10	VIII. Toilettes	
5. Logement de service	5	1. Avec chasse d'eau	30
6. Hébergé par un privé	1	2. Fosse sceptique	20
7. Logement collectif, pagode	1	3. Fosse à un seul compartiment	15
8. Autres	1	4. En ciment	15
		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 (à préciser)	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. Elevé	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
Trần Thị Thanh Thủy*

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 ; Viên 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.

Etat 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'Etat 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'Etat	2,4	2,7	1,6	4,8
Locataire d'un privé	4,0	1,0	13,2	17,2
Logement octroyé par l'Etat	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'Etat	6,3	6,5	5,5	13,5
Locataire d'un privé	1,6	1,0	4,4	5,8
Logement octroyé par l'Etat	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'Etat 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'Etat. 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'Etat (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'Etat 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'Etat	Locataire d'un privé	Logement octroyé par l'Etat	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'Etat	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'Etat	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'Etat	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'Etat	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

Electricité 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, Tân Giô 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, Tân 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.

A 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>	768	346	336	1 500

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).

A 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.

A 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.

Evacuation 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'Etat. C'est pourquoi au lieu de vivre dans des appartements loués à l'Etat, de nombreux ménages ont acheté une nouvelle maison ou du terrain pour se faire construire leur propre maison.

A 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'Etat 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
Etranger	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'Etat 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
Etranger	“	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
Etranger	“	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
Etranger	“	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. A 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

Evaluation 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	100	100	100	100	100
Nombre de ménages	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
Effectifs	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>	145	35	69	249	23	14	9	47

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>	145	35	69	249	23	15	9	47

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: Editions 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. (Economie 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, Etat 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 Đắc Lộc, 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 Chí Minh Ville, 2000, Recomposition socio-économique à Hồ Chí 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.

Les déplacements temporaires

*Patrick Gubry
Nguyễn Quốc Huy
Phạm Thị 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. Ecole/formation (autre modalité: recherche d'une place pour la formation); il s'agit aussi bien de l'école classique à l'usage des enfants et des adolescents, que des cours de rattrapage ou leçons particulières, ou encore de la formation continue en soirée

3. Emmener/chercher les enfants à l'école/à la formation

4. Courses

5. Rendre visite à la famille [en ville ou à la campagne]

6. Rendre visite aux amis

7. Aller au dispensaire/à l'hôpital (autre modalité: aller à la pharmacie/acheter des médicaments)

8. Distractions (modalités: bar, « boire un coup », « prendre le petit déjeuner », promenade, flânerie, sorties avec amis, activités sportives, gymnastique, football, roller, tennis, échecs, activités sociales, maison de la culture, tourisme, « j'ai accompagné ma mère à la station de bus »)

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

Le classement des raisons peut donner lieu à discussion, mais ce panorama de raisons donne une image vivante des principales occupations dans les grandes villes vietnamiennes, liées en partie à des facteurs culturels et historiques. 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		
	Ensemble	M	F	Données brutes			Données pondérées*		
				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. Ecole/ formation	13,0	13,5	12,6	14,4	16,3	12,5	14,1	16,1	12,1
3. Amener les enfants à l'école	6,5	5,6	7,3	3,1	2,6	3,7	4,4	3,9	5,0
4. Courses	21,8	4,9	37,1	21,7	4,6	38,3	22,0	4,7	38,8
5. Rendre visite à la famille	3,5	3,7	3,3	4,2	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
6. Rendre visite aux amis	4,9	6,6	3,4	6,2	7,9	4,5	6,4	8,1	4,7
7. Aller au dispensaire/ hôpital	0,9	0,5	1,2	0,5	0,4	0,6	1,9	1,8	1,9
8. Distractions	5,1	6,3	4,0	5,2	6,9	3,5	6,5	8,2	4,8
9. Divers	0,8	1,1	0,5	0,5	0,6	0,5	1,9	2,0	1,7

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

* Calendrier des interviews identique à celui de HCMV

La structure des raisons de sortie est très similaire dans les deux villes et le fait de ne tenir compte que de données comparables, en utilisant un calendrier-type des interviews (ici celui de HCMV) ne change pas les conclusions. Cette situation n'est pas étonnante, car la grande ville engendre un mode de vie spécifique, semblable d'une ville à l'autre, surtout quand elles ont des fonctions nationales et se situent dans la même aire culturelle. La principale raison de sortie est le travail (46,1 % des interviewés à HCMV et 43,7 % à Hanoi déclarent être sortis de chez eux la veille pour ce motif là); viennent ensuite les courses (21,8 % à HCMV et 22,0 % à Hanoi) et l'école/formation (13,0 % à HCMV et 14,1 % à Hanoi); les autres raisons sont moins répandues. Enfin, 16,4 % des habitants de HCMV, comparés à 18,7 % de ceux de Hanoi déclarent ne pas être sortis de chez eux la 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. Ecole/ formation	13,0	11,6	13,1	13,5	14,2	13,7	14,3	9,6	14,4	14,1	15,7	15,2	15,0	14,9	13,2	9,6
3. Amener les enfants à l'école	6,5	6,8	8,8	6,4	6,6	6,7	5,3	5,0	3,1	4,1	3,9	2,8	2,5	2,9	2,7	3,7
4. Courses	21,8	22,0	21,5	20,8	21,7	22,7	21,7	21,6	21,7	20,8	21,6	20,5	20,9	22,8	22,5	25,6
5. Rendre visite à la famille	3,5	3,9	3,3	2,3	3,8	3,9	3,8	3,4	4,2	2,9	3,1	2,5	5,6	2,8	7,8	4,3
6. Rendre visite aux amis	4,9	4,4	4,0	6,6	4,1	5,0	5,9	4,1	6,2	4,3	4,9	4,9	5,9	4,8	11,0	7,1
7. Aller au dispensaire/ hôpital	0,9	0,5	0,9	1,1	0,7	1,1	0,9	0,6	0,5	0,5	0,3	0,4	0,9	0,5	0,7	0,0
8. Distractions	5,1	2,9	3,1	5,1	3,8	4,4	4,4	3,0	5,2	3,8	5,8	6,5	5,4	2,2	6,0	7,7
9. Divers	0,8	0,9	0,8	0,7	1,3	0,8	0,4	0,7	0,5	0,8	0,3	0,2	0,5	0,9	0,4	0,3

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

Les chiffres de l'ensemble comprennent les jours non déclarés

En revanche, les visites aux amis sont fortement marquées par le jour, car elles concernent surtout les enfants. À HCMV, ces visites se font surtout le mercredi et pendant le week-end; à Hanoi, elles se font majoritairement durant le week-end et surtout le samedi.

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

Raisons 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. Ecole/ 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 Đa (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,

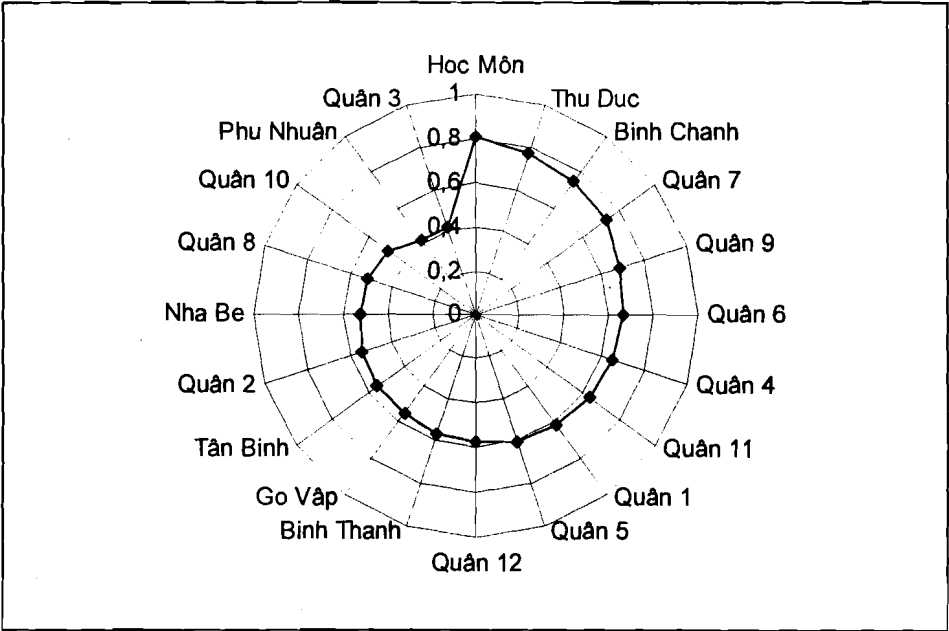


Figure 1: Proportion des travailleurs ayant un emploi dans leur arrondissement de résidence à Hô Chi Minh Ville

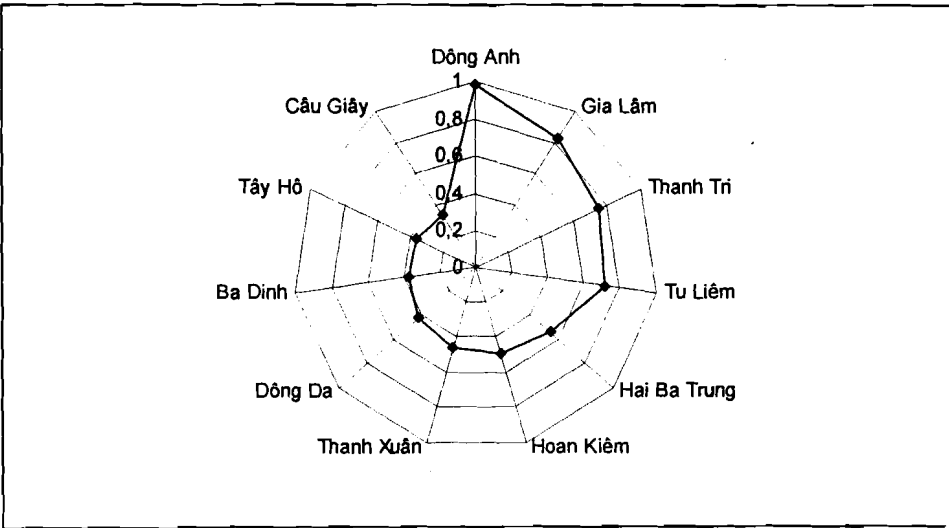


Figure 2: Proportion des travailleurs ayant un emploi dans leur arrondissement de résidence à Hanoi

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 Hồ Chí 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	Phủ 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 Vập	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 Kiem	Dong Da	Hai Ba Trung	Tay Ho	Cau Giay	Thanh Xuan	Tu Liem	Dong Anh	Gia Lam	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 Kiem	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
Dong 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
Tay Ho	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
Cau Giay	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 Xuan	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 Liem	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	
Dong Anh	Distance									1,5	16,0	
	Temps									12	45	
Gia Lam	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 Go 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 Binh Chanh et le 7^e arrondissement par exemple. À Hanoi, si les distances sont en moyenne plus faibles, on relève quand même 1 h 30 pour parcourir 18 km entre Cầu Giấy et Thanh Tri (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 Vung Tau à partir de HCMV, Hai Phong ou Hoa Binh à partir de Hanoi, par exemple; les personnes concernées sont très peu nombreuses, mais elles le sont sans doute plus dans l'autre sens.

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

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

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

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
Elevage, pêche	-	-	-	200 000	-	200 000
Industrie	153 500	87 125	120 313	160 000	50 000	105 000
Bâtiment	283 333	-	283 333	190 000	-	190 000
Transports	103 333	50 000	76 667	70 000	60 000	65 000
Commerce	146 667	210 000	178 333	450 000	106 000	278 000
Services	170 000	171 667	170 833	166 666	160 000	163 333
Administration	190 000	177 000	183 500	160 000	74 167	117 083
Ensemble	168 289	151 781	160 742	180 568	91 666	146 760

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
Ecole	9,8	11,4	10,6	9,5	9,8	9,6
Lieu de travail	2,0	0,5	1,2	1,6	1,4	1,5
Total	100	100	100	100	100	100

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

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

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

Moyen de transport	Hô Chi 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.

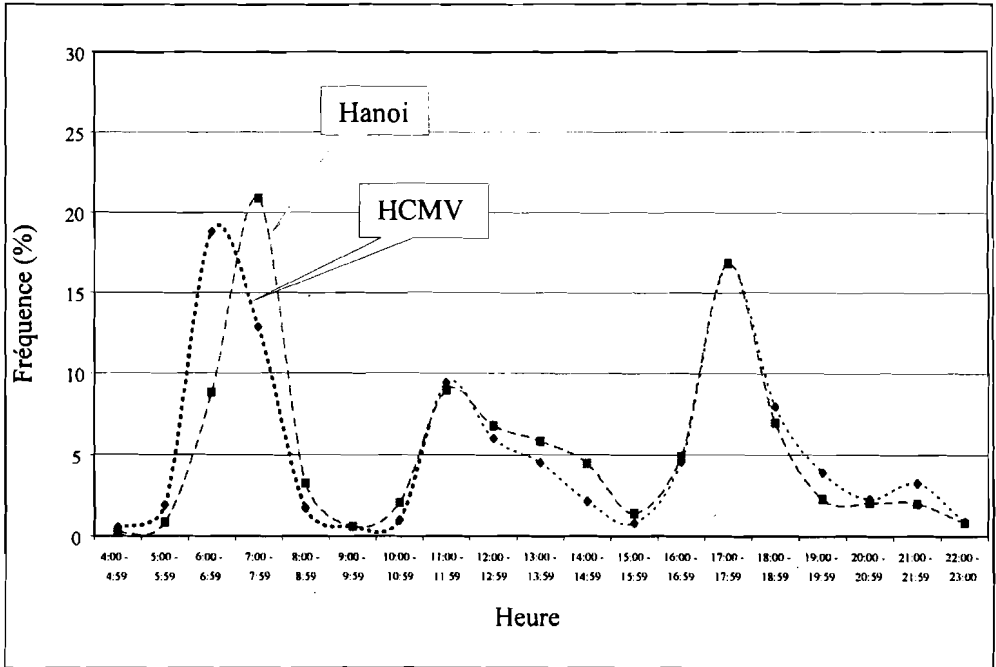


Figure 3: Horaires des déplacements pour les motifs confondus de travail, d'école ou de cours supplémentaires selon la ville (%)

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 Thuy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuy Huong, Vu Hoang Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi 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 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/ 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. 131-146.
- Moustier Paule, Dao The Anh, Hoang Bang An, Vu Trong Binh, Figueie 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).

Opinions concernant les déplacements

*Vu Hoang Ngân
Phan Van Khiết*

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 Văn 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 2 919 habitants par km² (Trần Thi Trung Chiên, 2002) et d'un rythme élevé de croissance urbaine, les flux accrus de

migrants liés à l'exodé 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 dôngs par mois contre 72 000 dôngs 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.

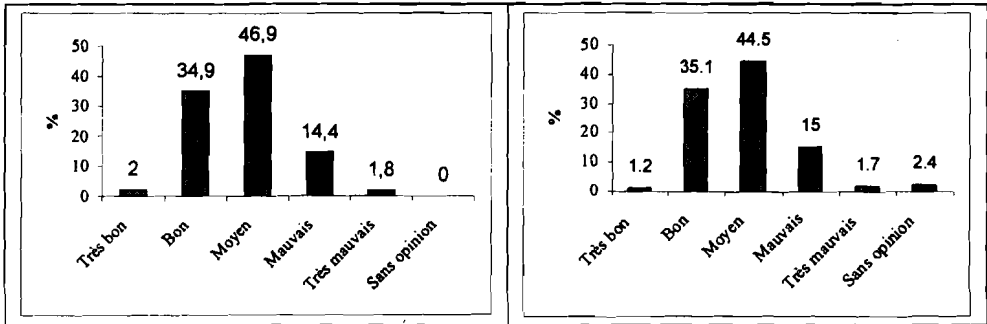
Opinions sur la qualité des routes

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 (%)

Evaluation	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



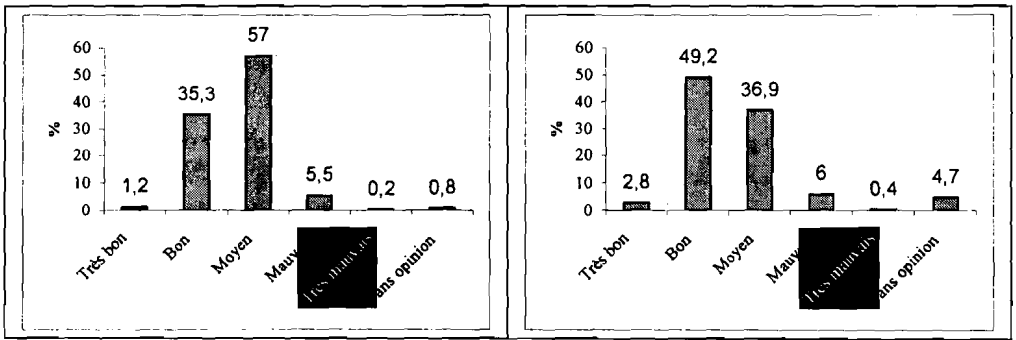
Hô Chi Minh Ville

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



Hô Chi Minh Ville

Hanoi

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 dégèrent (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
Déviante, 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.

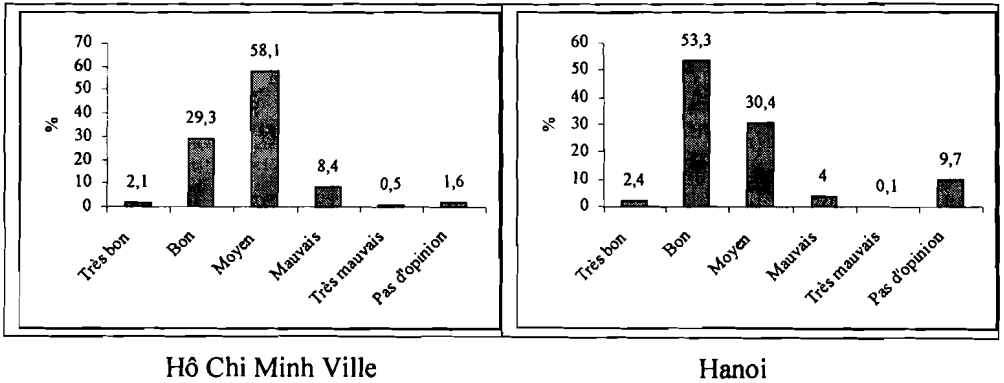


Figure 3 : Opinion sur la qualité des transports publics selon la ville (%)

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 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
Education 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 Hồ Chí 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 : Editions 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 Việt-nam à l'aube du XXI^e siècle. Hanoi : Editions 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 dresser 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
Emigration 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
Etranger	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
Etudes	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
Elevage, 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 Hanoiens 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 Hanoïens 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 petits 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 Váp 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 Hồ Chí Minh Ville, 2000, La population de Hồ Chí 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 Economiques, Programme des Nations Unies pour le Développement, Dô Van Hoa (Eds), 1998, Les politiques migratoires en Asie. Hanoi: Editions 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, Trịnh 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 Economiques, Programme des Nations Unies pour le Développement, Dô Van Hoa, Trinh Khắc Thâm (Eds), 1999, Etudes sur les migrations au Viêt-nam. Hanoi: Editions 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 Economiques, Programme des Nations Unies pour le Développement, Guest Philip (Eds), 1998, Les motivations de la migration interne au Viêt-nam. Hanoi: Editions 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 *céderom 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 Thị Hương, 2002, Présentation de Hồ Chí Minh Ville. In Gubry Patrick, Vu Thị Hồng, Lê Văn Thành (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 Thị Hương, Nguyễn Thị Thiêng, Trần Thị Thanh Thủy, 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 Etrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 92-97. (Partenariats).

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vu Hoàng 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 Thúy 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 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 Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vu 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.

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, 2003, Hanoi: Population et migrations intra-urbaines. In Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quê (Eds), 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 Việt-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 Việt-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 Việt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t., p. 263-284. (Economie 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, Ecole des Hautes Etudes 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).
- Nguyễn Laurence, 1999, Esquisse d'une politique de modernisation et de développement urbain à Hanoi et à Hồ Chí 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 Economie 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, *Etude sur la situation actuelle, les facteurs et les problèmes de la migration spontanée pour l'environnement, le développement économique et social à Hồ Chí Minh Ville dans le processus du Renouveau dans l'économie du pays. Solutions et résolutions. HCMV: Université Nationale de Hồ Chí 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 Hồ Chí Minh Ville. HCMV: Editions 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 Hồ Chí 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 Hồ Chí Minh Ville. HCMV: Institut de Recherche Economique, 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 Hồ Chí 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 Hồ Chí Minh Ville. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 377-386.
- Ton Si Kinh, Đô Thị 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 (Eds), 1998, Monographie culturelle de Hồ Chí Minh Ville. Tome I: Histoire. Tome II: Littérature - presse - éducation. Tome III: Arts. Tome IV: Idéologie et croyances. HCMV: Editions de Hồ Chí 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).

Trương Sĩ 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 Hong, 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 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 Economique 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 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).
- 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: Editions de la cartographie, 379 p.
- Vũ Tự Lập, Taillard Christian, 1994, Atlas du Viêt-nam/ Atlas 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 » (quân)	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
Cần 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*
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 Đình	8,8	50 225	198 116	50,0	22 513	198 116
Hoan Kiếm	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
Đông Đa	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
Cầu Giấy	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 Sơn	313,9	52 740	246 261	50,2	785	3 027
Đông 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 Trì	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

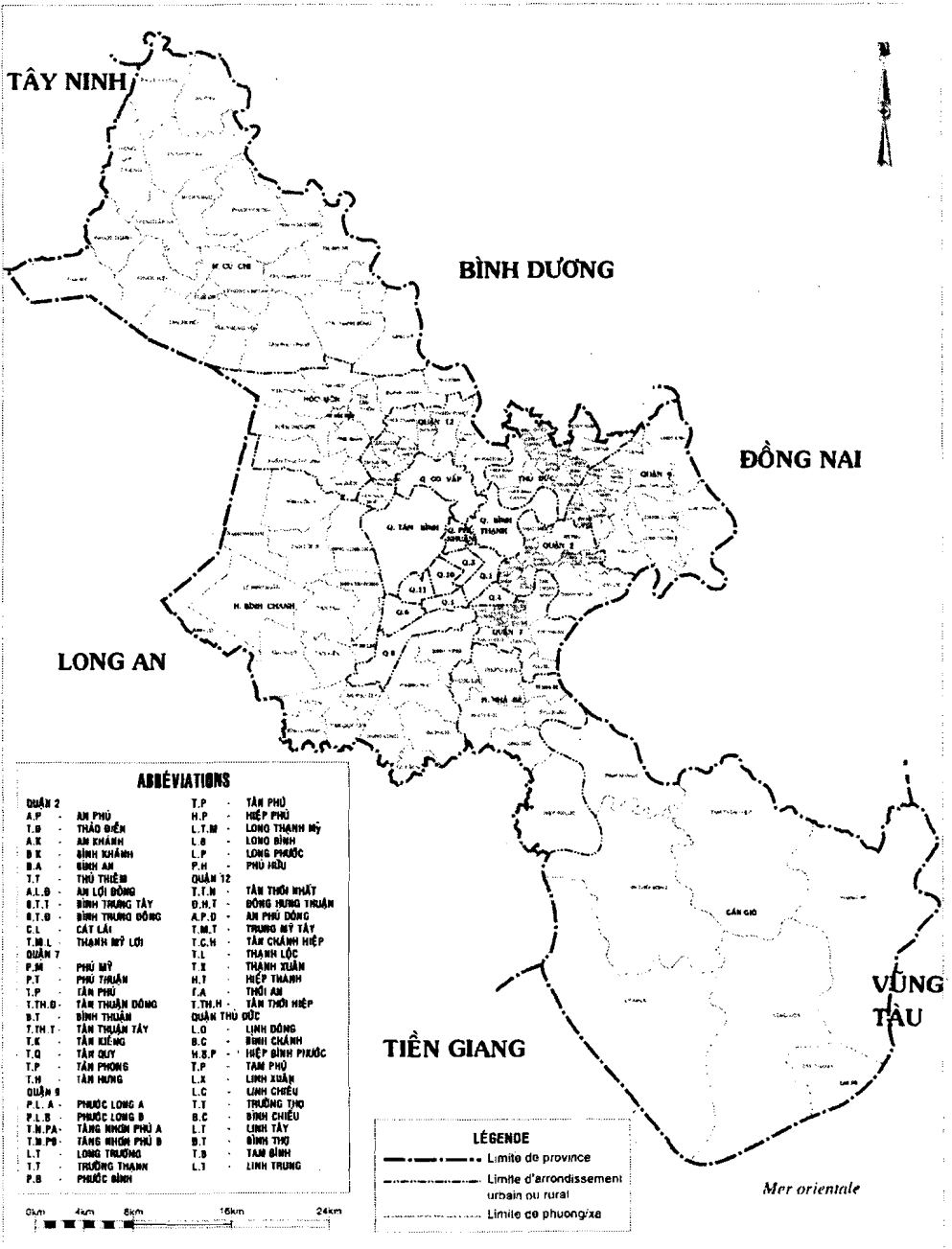


Figure 1a : Hồ Chí Minh Ville. Carte administrative d'ensemble (2003)

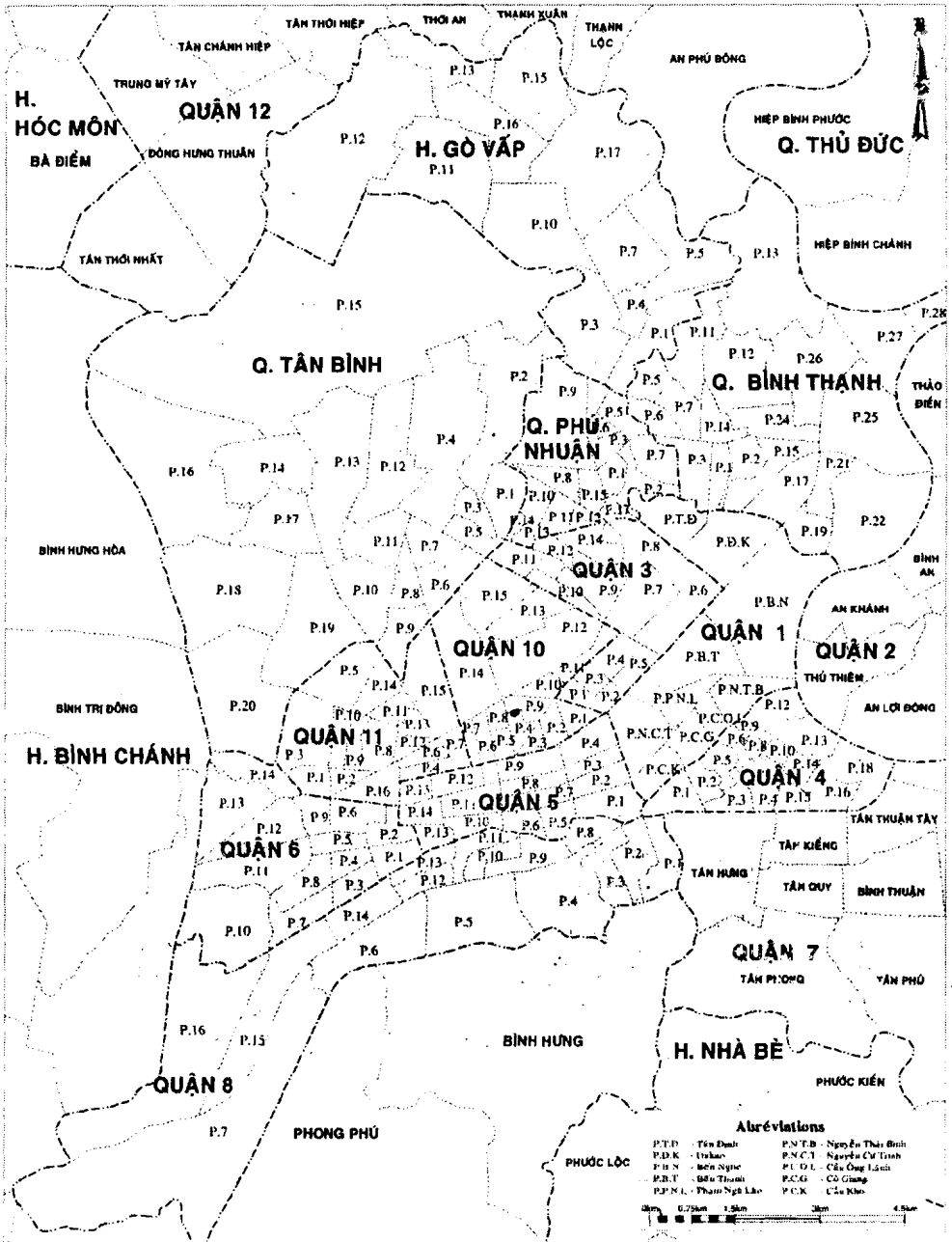


Figure 1b : Hồ Chí Minh Ville. Carte administrative de la zone centrale (2003)



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
Economique
Hô Chi Minh Ville**

**Institut de Recherche
pour le Développement
Paris**

**École Supérieure
d'Economie 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** _____

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>	Mettre une (X) si la personne a 13 ans ou plus
1	2	3	4	5	6	7	8	9

3. Lien de parenté avec le chef de ménage	7. État matrimonial
<ol style="list-style-type: none"> 1. Chef de ménage 2. Conjoint(e) 3. Fils ou fille 4. Père ou mère 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 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Célibataire 2. Marié(e) 3. Veuf(ve) 4. Divorcé(e), séparé(e)

8. CODES DES PROVINCES ET DES VILLES

1. Hanoi	11. Ninh Binh	21. Bac Giang	31. T. Thiên Huế	41. Lâm Đông	52. An Giang
2. Hai Phong	12. Ha Giang	22. Quang Ninh	32. Da Nang	42. HCMVille	53. Tiền 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. Bền 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. Cần Tho
7. Hung Yên	17. Tuyên Quang	27. Nghệ An	37. Khanh Hoa	47. Đông Nai	58. Tra Vinh
8. Ha Nam	18. Yên Bái	28. Ha Tinh	38. Kon Tum	48. Binh Thuân	59. Soc Trang
9. Nam Dinh	19. Thái 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	1. Non qualifié(e)	1. Occupé	1. Agriculture, sylviculture	1. Secteur public	1. Employeur
2. Dans un autre phuong/xa de cet arrondissement	2. Niveau CAP/ Bac pro	2. Au chômage	2. Élevage, aquaculture	2. Coopérative, secteur collectif	2. Salarié à durée indéterminée
3. Dans un autre arrondissement de la ville	3. Niveau BTS	3. En formation	3. Industrie, artisanat	3. Société à actions, SARL	3. Salarié à durée déterminée
4. Dans une autre province	4. Niveau 12 + 3	4. Au foyer	4. Construction, bâtiment	4. Entreprise privée	4. Travailleur indépendant
5. Non enregistré	5. Niveau 12 + 4 ou plus	5. Ne travaille pas pour cause de vieillesse ou de santé	5. Transports	5. Entreprise familiale ou individuelle	5. Aide familial
		6. N'a pas besoin de travailler, rentier	6. Commerce	6. Entreprise à 100 % de capital étranger	
		7. Oisif	7. Services (sauf services domestiques et services publics)	7. Co-entreprise vietnamo-étrangère	
			8. Services domestiques		
			9. Services publics : administration publique, défense nationale, santé, éducation, poste, parti, organisation de masse		

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**.....

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'Etat	4. Logé gratuitement par l'Etat
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. Electricité du réseau public	1. Electricité 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°	Equipements (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 MENAGES 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 ?</p> <p><i>(Plusieurs réponses possibles)</i></p> <p>1. Les déplacements sont plus longs</p> <p>2. La rémunération est plus faible</p> <p>3. Le travail est moins intéressant</p> <p>4. Les responsabilités sont moins importantes</p> <p>5. Les frais sont plus élevés</p> <p>6. Les démarches administratives pour monter une affaire sont plus difficiles</p> <p>7. Autres (<i>à préciser</i>).....</p>				
<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>

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.

270

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. Ecole/ 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>						

BOUGER POUR VIVRE MIEUX

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. A 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 (hh.mm)						
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>lambo</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 dôngs</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						

II. MODULE ÉCOLE/ FORMATION

Ce module concerne toutes les personnes ayant 6 ans ou plus.

Questions	Personne....	Personne....	Personne	Personne	Personne	Personne
6.15. Nom
6.16. N° dans la liste de ménage						
6.17. Allez-vous actuellement à l'école/ à l'université ?						
1. Oui (continuez en 6.18)
2. Non (allez en 6.24)

A. Le déplacement pour aller à l'école (écoliers de 6 ans ou plus, et étudiants)

6.18. Dans quel arrondissement se situe votre école ? (Notez le nom de l'arrondissement si c'est en ville, le nom de la province si c'est à l'extérieur)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6.19. À combien estimez-vous la distance la plus courte entre votre logement et votre école (km) ?	.....	.....	.....	.....	.....	.....

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</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>lambrò</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 :.....	Nom :.....	Nom :.....	Nom :.....	Nom :.....	Nom :.....
	N° d'ordre :....	N° d'ordre :....	N° d'ordre :....	N° d'ordre :....	N° d'ordre :....	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 ?</p> <p><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 ?</p> <p><i>(en dîngs)</i></p>						

<p>7.6. Que pensez-vous de la qualité actuelle des routes ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Très bonne 2. Bonne 3. Moyenne 4. Mauvaise 5. Très mauvaise 						
<p>7.7. Que pensez-vous du fonctionnement de la police routière ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Très bonne 2. Bonne 3. Moyenne 4. Mauvaise 5. Très mauvaise 						
<p>7.8. Pourquoi ?</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> <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>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</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>.....</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> <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>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>	<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>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</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 ? <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°	Année d'arrivée	Lieu de résidence	Dernière occupation exercée		Motif du départ
			Occupation	Code	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	<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. Tiền 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. Bèn 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. Cần Thơ
7. Hung Yên	18. Yên Bai	28. Hà Tĩnh	38. Kon Tum	48. Binh Thuận	58. Trà 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. Đac Lac	50. Long An	60. Bac Liêu
10. Thai Binh	21. Bac Giang	31. T.T. Hué	41. Lâm Đông	51. Đông Thap	61. Ca Mau
11. Ninh Bình					99. Étranger

COLONNE 3 : CODES DES ARRONDISSEMENTS DE HO CHI MINH VILLE ET HANOI

Hô Chi Minh Ville			Hanoi		
101 Quận 1	109 Quận 9	117 Thu Duc	201 Ba Dinh	209 Đông anh	
102 Quận 2	110 Quận 10	118 Hoc Môn	202 Hoan Kiếm	210 Gia Lâm	
103 Quận 3	111 Quận 11	119 Binh Chanh	203 Đông Da	211 Thanh Tri	
104 Quận 4	112 Quận 12	120 Nha Be	204 Hai Ba Trung	212 Soc Son	
105 Quận 5	113 Phu Nhuận	121 Cu Chi	205 Tây Hồ		
106 Quận 6	114 Go Vấp	122 Cấn Gio	206 Cầu Giấy		
107 Quận 7	115 Binh Thanh		207 Thanh Xuân		
108 Quận 8	116 Tân Binh		208 Tu Liêm		

COLONNE 5 : CODES DE LA DERNIERE OCCUPATION EXERCEE

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. Ecole/ formation

COLONNE 6 : CODES DU MOTIF DU DEPART

1. Recherche de travail/ emploi/ affectation/ revenu	6. Insécurité/ guerre/ fin de la guerre
2. Ecole/ 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	

CHỦ BIÊN

NGUYỄN THỊ THIẾNG, LÊ THỊ HƯƠNG, PHẠM THUYẾT HƯƠNG
VŨ HOÀNG NGÂN, TRẦN THỊ THANH THỦY, PATRICK GUBRY

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



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



BOUGER POUR VIVRE MIEUX

LES MOBILITES INTRA-URBAINES A HO CHI MINH VILLE ET HANOI (VIÊT-NAM)

Éditions de l'Université nationale d'économie

Adresse : 207 duong Giai Phong, Hanoi

Tél. : (04) 8696407-6282486

Fax : (04) 6282485

Responsable de l'édition:

Dr. Prof. Nguyễn Thanh Đô

Responsable du contenu:

Dr de recherche Patrick Gubry

Dr. Prof. asso. Nguyễn Thị Thiêng

Mise en page: Quang Kêt

Maquette de couverture: Mai Hoa

Relecture et correction du premier exemplaire: Ngoc Lan

Imprimé en 600 exemplaires, Taille 16 x 24 cm
à l'imprimerie des Éditions de l'Université nationale d'économie, Hanoi.
Numéro d'impression: 960 - 2007/CXB/03 - 225/ĐKTQD
Dépôt légal : février 2008

Di chuyển để sống tốt hơn
Di dân nội thị
tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội
(Việt Nam)

Lập mục lục :

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

Internet trường Đại học Kinh tế Quốc Dân: www.neu.edu.vn

Internet Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh: www.vienkinhte.hochiminhcity.gov.vn

Internet Viện Nghiên cứu về Phát triển Pháp: www.ird.fr

Cuốn sách này là sản phẩm của dự án nghiên cứu khoa học do Bộ Ngoại giao Pháp tài trợ thông qua chương trình Nghiên cứu Đô thị vì sự Phát triển (PRUD), do nhóm Khoa học nghiên cứu toàn cầu hoá và Phát triển (GEMDEV) và Viện Khoa học Kỹ thuật công nghệ và môi trường phục vụ phát triển (ISTED) quản lý. Đơn vị nghiên cứu số 013 «Di chuyển, di dân và dân số» của Viện Nghiên cứu về Phát triển Pháp hỗ trợ để xuất bản.

Bìa :

Giao thông trên đường Giải Phóng, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội (tháng 11 năm 2007). Ta nhận thấy có sự hiện diện của xe buýt mới, loại phương tiện giao thông này đã có những thành công nhất định do giá cả rất lời cuốn, thỉnh thoảng đã xuất hiện ô tô cá nhân, xe tắc xi có xu hướng tăng lên, người đội mũ bảo hiểm cũng tăng (tuy vẫn còn hạn chế). Đặc biệt là rất nhiều phụ nữ sử dụng khăn che mặt, lý do mà họ đưa ra không chỉ để bảo vệ chống ô nhiễm không khí (từ xa người ta nhìn thấy những đám bụi mù), mà đặc biệt hơn là họ muốn tránh hiện tượng đen da mặt mà người dân ở đây rất ghét. (ảnh : Hà Tuấn Anh, IPSS, havietnga03@yahoo.com)

Couverture :

Trafic dans l'avenue Giải Phóng, arrondissement Hai Ba Trưng, Hanoi (novembre 2007). On note la présence des nouveaux autobus qui rencontrent un franc succès de par leurs tarifs très attractifs, la rareté des voitures mais une présence croissante de taxis, l'augmentation (encore limitée) des conducteurs portant un casque, les masques faciaux portés presque exclusivement par les jeunes femmes, ce qui montre que leur raison d'être est non seulement d'essayer de se protéger contre la pollution atmosphérique (on distingue la brume au lointain), mais surtout de limiter le bronzage du visage fort peu apprécié ici. (photo : Hà Tuấn Anh, IPSS, havietnga03@yahoo.com)

© Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội, 2008

Chủ biên

**Nguyễn Thị Thiêng, Lê Thị Hương, Phạm Thuý Hương
Vũ Hoàng Ngân, Trần Thị Thanh Thuý, Patrick Gubry**

Di chuyển để sống tốt hơn
Di dân nội thị
tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội
(Việt Nam)

Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân
Hà Nội - 02 năm 2008

Lưu ý: Nội dung các chương của cuốn sách này đều là ý kiến của riêng các tác giả, không phải của các cơ quan làm việc của các tác giả và Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân.

Danh sách tác giả

Họ và tên	Chuyên môn	Cơ quan	Địa chỉ điện tử
<u>Bernard Lortic</u>	<u>Chuyên gia hình ảnh về tỉnh</u>	<u>IRD, UR029</u>	<u>lortic@ird.fr</u>
Nguyễn Thế Chinh	Địa lý	NEU	<u>thechinh@fpt.vn</u>
Gilles Grenèche	Thống kê	INSEE	<u>gilles.greneche@insee.fr</u>
Phạm Thị Thanh Hiền	Lịch sử	IER	<u>hienptt_2004@yahoo.com</u>
Lê Thị Hương	Địa lý	IER	<u>lehuongloc@hotmail.com</u>
Phạm Thuý Hương	Nhân khẩu học–Kinh tế	NEU	<u>pham.huong@neufie.net</u>
Nguyễn Quốc Huy	Kinh tế	IER	<u>newpurview@gmail.com</u>
Phan Văn Khiết	Địa lý	IER	<u>khiet3001@yahoo.com.vn</u>
Vũ Hoàng Ngân	Nhân khẩu học–Kinh tế	NEU	<u>vhngan@cfvg.org</u>
Patrick Gubry	Địa lý–Nhân khẩu học	IRD, UR013	<u>gubry@ird.fr</u>
Dư Phước Tân	Đô thị	IER	<u>phuoctan@yahoo.com</u>
Lê Văn Thành	Nhân khẩu học–Địa lý	IER	<u>thanhlv@yahoo.com</u>
Nguyễn Thị Thiêng	Nhân khẩu học–Kinh tế	IPSS	<u>thiengnt@neu.edu.vn</u>
Trần Thị Thanh Thuý	Kinh tế	IER	<u>thuytr47@yahoo.com</u>
Nguyễn Thị Tường Vân	Xã hội học	IER	<u>tuongvan579@yahoo.com</u>

INSEE: Viện Quốc gia về Thống kê và Nghiên cứu Kinh tế
18, boulevard Adophe Pinard, 75675, Paris Cedex 14

IER : Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh
28 Lê Quý Đôn, Quận 3, Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam)

IPSS : Viện Dân số và các vấn đề xã hội, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân
207 đường Giải Phóng, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội (Việt Nam)

IRD : Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển Pháp
32 avenue Henri Varagnat, 93143 Bondy Cedex (France)

NEU : Trường Đại học Kinh tế Quốc dân
207 đường Giải Phóng, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội (Việt Nam)

Lời cảm ơn

Chúng tôi xin cảm ơn tất cả những tổ chức và cá nhân đã giúp đỡ chúng tôi hoàn thành cuốn sách này mà chúng tôi không thể nêu tên cụ thể ở đây.

Chúng tôi trân trọng cảm ơn :

- Lãnh đạo Chương trình Nghiên cứu Đô thị vì sự Phát triển (PRUD);
- Lãnh đạo Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, Viện Dân số và các vấn đề xã hội, trường Đại học Kinh tế Quốc dân và Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển Pháp (IER, IPSS và IRD);
- Lãnh đạo của đơn vị nghiên cứu 013, Viện Nghiên cứu về sự Phát triển Pháp, «Di chuyển, Di dân và Dân số»;
- Các phòng hành chính quản trị của cơ quan nói trên ;
- Các cấp chính quyền địa phương tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội;
- Những hộ dân tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội đã tham gia trả lời phỏng vấn trong cuộc thu thập số liệu.

Cuối cùng chúng tôi xin cảm ơn các ông Gilles Grenèche, Viện Quốc gia về Thống kê và Nghiên cứu Kinh tế Pháp (đã thiết kế chương trình chọn mẫu điều tra); Ông Nguyễn Quốc Huy và ông Lê Thanh Hải (đã thiết lập chương trình nhập liệu vào máy tính).

Mục lục

<i>Danh sách tác giả</i>	5
<i>Lời cảm ơn</i>	6
<i>Mục lục</i>	7
Giới thiệu	
Bối cảnh của dự án	
<i>Patrick Gubry</i>	9
1. Phương pháp nghiên cứu	
<i>Patrick Gubry, Lê Văn Thành và Nguyễn Thị Thiêng</i>	17
Phần thứ nhất: Di chuyển nội thị	
2. Thông tin rút ra từ cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999	
<i>Patrick Gubry, Bernard Lortic, Gilles Grenèche, Lê Văn Thành Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng Ngân và Nguyễn Thế Chính</i>	49
Phần thứ hai: Di chuyển chỗ ở và di chuyển tạm thời	
3. Đặc trưng về dân số và gia đình	
<i>Nguyễn Thị Thiêng và Lê Thị Hương</i>	61
4. Hộ gia đình di chuyển và không di chuyển	
<i>Phạm Thuý Hương, Dư Phước Tân và Trần Thị Thanh Thủy</i>	101
5. Việc đi lại	
<i>Patrick Gubry, Nguyễn Quốc Huy và Phạm Thị Thanh Hiền</i>	141
6. Ý kiến về việc đi lại	
<i>Vũ Hoàng Ngân và Phan Văn Khiết</i>	173
7. Những dự định tương lai	
<i>Lê Văn Thành và Nguyễn Thị Tường Vân</i>	197

Kết luận**Những nét tương đồng và khác biệt giữa hai thành phố lớn của Việt Nam***Nguyễn Thị Thiêng và Lê Văn Thành*..... 211**Tài liệu tham khảo**..... 221**Phụ lục tổng hợp**..... 233

Phụ lục 1: Diện tích, dân số và đơn vị hành chính năm 1999

tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội 235

Phụ lục 2: Bản đồ hành chính 239

Phụ lục 3: Bảng câu hỏi 245

Giới Thiệu

Bối cảnh của dự án

Patrick Gubry

Từ năm 1993, Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh (VKT) đã hợp tác với Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp (CEPED) để thực hiện nhiều dự án nghiên cứu về di dân từ nông thôn ra thành thị. Sau khi hoàn thành các nghiên cứu này, hai thành viên của VKT thảo luận với chúng tôi về các đề tài ưu tiên trong nghiên cứu và trong công tác quy hoạch đô thị cũng như trong hoạt động của VKT, từ đó đề xuất nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị. Đề xuất được đệ trình ngày 5 tháng 4 năm 2000. Đề xuất này được chúng tôi phát triển thành một chương trình nghiên cứu cho hai cơ quan. Chủ đề nghiên cứu về «Di chuyển và quy hoạch đô thị» được giao cho đơn vị nghiên cứu số 013, thuộc Viện Nghiên cứu vì sự Phát triển (IRD), cơ quan chủ quản của CEPED (2001-2004). Sau đó đơn vị này đổi tên thành «Di chuyển, di dân và dân số» (2005-2008). Đến tháng Giêng năm 2008, nó sẽ trở thành đơn vị nghiên cứu tổng hợp (UMR) trong Viện Nghiên cứu về Phát triển Kinh tế và Xã hội (IEDES), trường Đại học Paris 1.

Để thực hiện một chương trình có tầm cỡ như vậy cần phải tìm nguồn tài trợ từ bên ngoài. Điều này chưa thực hiện được vào thời điểm khi Chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển (PRUD) kêu gọi gửi đề xuất nghiên cứu vào tháng 10 năm 2001. Mặc dù chương trình nghiên cứu này do Tổ chức khoa học Kinh tế Thế giới, Thế giới thứ ba, phát triển (DEV (Groupement d'intérêt scientifique Economie mondiale, TVKTS-monde, Développement) cùng Viện Khoa học và Kỹ thuật môi trường vì sự phát triển (ISTED)¹ khởi xướng nhưng nội dung hoạt động của PRUD đã thúc đẩy chúng tôi đề ra chương trình nghiên cứu so sánh Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, hai đô thị lớn của Việt Nam. Trung tâm Dân số của Trường Đại học Kinh tế Quốc dân rất quan tâm đến chương trình này và quyết định tham gia ngay. Dù đã quen biết các nhà nghiên cứu nữ của Trung tâm Dân số từ nhiều năm nay, nhưng chúng tôi chưa từng có cơ hội cùng thực hiện chung một dự án. Cùng thời điểm, trong năm 2001, một quyết định khác được đưa ra, đó là CEPED sẽ không tiếp tục thực hiện việc nghiên cứu mà

¹ GEMDEV, ISTD, 2001, Chương trình Nghiên cứu đô thị vì sự phát triển 2001-2004. Đề xuất. Paris, 23 tr + phụ lục.

sẽ giao về các cơ quan trực thuộc IRD. Vì lẽ đó nên IRD chính thức tham gia vào chương trình nghiên cứu này.

Sau khi PRUD chấp thuận dự án, ba văn bản thoả thuận đã được ký kết giữa PRUD và IRD, giữa IRD và VKT và giữa IRD và Trung tâm Dân số Hà Nội (đã trở thành Viện Dân số và các vấn đề xã hội (IPSS) năm 2005).

Đặt vấn đề

Thành phố Hồ Chí Minh (Sài Gòn trước đây) và Hà Nội là hai đô thị lớn nhất Việt Nam, xét trên khía cạnh dân số và tiềm năng kinh tế. Trong những năm gần đây, gia tăng dân số là một yếu tố quan trọng trong sự phát triển kinh tế của hai thành phố này. Tuy nhiên, ở TP. Hồ Chí Minh cũng như ở Hà Nội, gia tăng dân số, việc đi lại của dân cư cùng với sự yếu kém của cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị đã và đang đặt ra nhiều vấn đề bức xúc trong quá trình phát triển.

Theo số liệu của cuộc Tổng điều tra dân số năm 1999, dân số của TP. Hồ Chí Minh là 5.037.155 người, trong đó 4.124.287 người ở nội thành và 912.868 người ở ngoại thành. Theo ước tính, dân cư đô thị của TP. Hồ Chí Minh khoảng 3,7 triệu người vì địa phận thành phố bao gồm một vùng nông thôn rộng lớn, đặc biệt ở các quận mới và quận ven giáp với khu vực trung tâm. Tỷ lệ gia tăng dân số tự nhiên trên toàn thành phố khoảng 1,35%, ở khu vực trung tâm tỷ lệ này là 1,29% còn ở các quận ven là 1,45%. Ngoài ra, kết quả cuộc điều tra cũng cho thấy có sự thay đổi trong việc phân bố dân cư trên địa bàn thành phố. Ở các quận trung tâm, tỷ lệ tăng dân số tương đối thấp, đôi khi có xu hướng giảm. Trong khi đó, ở các quận ven đô (Gò Vấp, Tân Bình, Thủ Đức, Quận 7, Quận 12...) dân số tăng rất nhanh. Nguyên nhân do giá đất tăng cao ở khu vực trung tâm, do các chương trình tái định cư các hộ sinh sống trên đất công thuộc trung tâm thành phố ra quận ven đô, do việc thay thế các công trình cũ bằng các công trình mới với mật độ thấp hơn và do việc di dân vào vùng ven.

Ở Hà Nội, tại thời điểm này, tình hình đỡ phức tạp hơn. Các quận nội thành gần như không còn dân làm nông nghiệp. Theo kết quả Tổng điều tra dân số năm 1999, dân số của Hà Nội là 1,5 triệu người trong đó 1,4 triệu người sinh sống ở các quận nội thành và 0,1 triệu người ở các huyện ngoại thành. Ở đây, ta cũng nhận thấy tỷ lệ tăng dân số ở các quận ven đô rất cao trong những năm gần đây nhưng tốc độ đô thị hóa lại chậm hơn so với TP. Hồ Chí Minh.

Những biến đổi kể trên cùng với các chính sách đã và đang áp dụng tại hai thành phố đã làm thay đổi không gian sống của người dân xét trên bình diện môi trường (theo hướng cải thiện) và có xu hướng làm gia tăng khoảng cách di chuyển hàng ngày (theo chiều hướng xấu đi). Vấn đề di chuyển nội thị (những di chuyển diễn ra bên trong hai thành phố) bao gồm chuyển cư trong nội thị (thay đổi nơi cư trú) và đi lại hàng ngày. Việc đi lại với mật độ ngày càng cao ở vùng ven gây áp lực ngày càng nặng lên cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị vốn đã đặc biệt yếu kém ở khu vực này. Thật vậy, cơ sở hạ tầng đô thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội không những yếu kém,

lạc hậu (điều này đã được đề cập nhiều lần) mà còn phân bố không đồng đều và vì vậy ở các khu vực mới đô thị hoá, thiếu cơ sở hạ tầng là điều không tránh khỏi.

Trong tình hình đô thị hoá mạnh mẽ và ngày càng tăng, phương thức di chuyển trong nội thị, sự thay đổi trong nhu cầu hàng ngày của người dân, do không gian sống của họ bị thay đổi, là những vấn đề quan trọng cần phải nghiên cứu và lưu ý trong công tác quy hoạch đô thị.

So sánh hai đô thị lớn nhất Việt Nam, trong tình hình chung của cả nước, là việc làm rất đúng lúc vì mặc dù có rất nhiều điểm chung nhưng TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có quy mô và mức độ đô thị hoá khác nhau và mỗi thành phố đều có những đặc thù riêng.

Tổng quan về các nghiên cứu có liên quan đến chủ đề này

Vấn đề di chuyển nội thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội chưa được nghiên cứu trực tiếp dưới nhiều góc độ khác nhau. Trái lại, rất nhiều nghiên cứu về đô thị hoá, về giao thông đô thị và về môi trường đô thị đã được thực hiện. Ở đây, chúng tôi chỉ xin điểm qua những nghiên cứu gần đây nhất.

Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi đặc biệt muốn đề cập đến một nghiên cứu đa ngành, sâu, rộng về nước và nhà ở tạm bợ với chủ đề «Đại đô thị hoá, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững» (Bassand & al., 2000). Xét về bản chất thì đô thị là nơi «mạnh được yếu thua» và là nơi «tạo ra người nghèo». Nước và nhà ở là những vấn đề bức xúc nhất đối với người nghèo đô thị. Để giải được bài toán này cần có sự tham gia của người dân vào công tác quy hoạch đồng thời phải tiến hành cải tạo cơ sở hạ tầng.

Gần đây, một nghiên cứu tổng hợp về giao thông đô thị có so sánh với nhiều thành phố ở các nước phát triển đã được công bố (Nguyễn Văn Tài, 1999). Theo kết quả nghiên cứu, hệ thống giao thông đô thị ngày càng không đáp ứng được nhu cầu của người dân do việc gia tăng dân số và sự mở rộng về không gian của thành phố. Nhiều giải pháp đã được đề xuất dựa trên kinh nghiệm của các nước.

Một dự án nghiên cứu do UNDP tài trợ đã tổng kết tình hình di dân về TP. Hồ Chí Minh năm 1996. Nghiên cứu đã chỉ ra những điểm khiếm khuyết trong chính sách hạn chế di dân và đề nghị các ngành, các cấp phải quan tâm điều tiết các luồng di dân trong chính sách phát triển của mình.

Một công trình nghiên cứu độc đáo về di dân từ nông thôn lên TP. Hồ Chí Minh được thực hiện, trong đó các nhà nghiên cứu đã theo dõi cuộc sống của những người di cư sau khi di chuyển (Gubry, Vũ Thị Hồng & Lê Văn Thành, 2002). Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng: di dân từ nông thôn lên thành thị rất có thể sẽ tiếp tục gia tăng trong những năm tới và trong một thời gian dài sau này. Nguyên nhân là do đổi mới kinh tế,

sự nở rộ trong công tác quản lý hộ khẩu và do số người sống ở nông thôn vẫn còn đông. Thêm vào đó, cả người di chuyển lẫn gia đình của họ ở quê đều cho rằng lên thành phố là điều rất tốt.

Tại Hà Nội, vấn đề di dân lên thành phố cũng đã được nghiên cứu trong một dự án của UNDP năm 1996 (Trung tâm nghiên cứu dân số và nguồn lao động, 1997). Những dữ liệu này có thể được đối chiếu với dữ liệu tại TP. Hồ Chí Minh.

Bộ Xây dựng cũng đã thực hiện một cuộc điều tra về môi trường đô thị tại Hà Nội vào năm 1994 trong khuôn khổ một dự án của FNUAP (Viện nghiên cứu đô thị và quy hoạch nông thôn & al., 1996). Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng: người dân rất quan tâm đến vấn đề môi trường và ý thức rất rõ về sự xuống cấp của môi trường đô thị hiện nay.

Nghiên cứu về đô thị hoá tại Hà Nội được thực hiện theo chiều hướng hơi thiên về khía cạnh kiến trúc. Trong lĩnh vực này những nghiên cứu của Pháp chiếm ưu thế. Trong lĩnh vực địa lý, một nghiên cứu chi tiết về đô thị hoá vùng ven đã được thực hiện trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của CNRS (VTGEO & al., 2002). Nghiên cứu này tập trung tìm hiểu những biến đổi kinh tế - xã hội ở khu vực ven đô và tiến trình hội nhập của các làng ven đô vào vùng đô thị dưới tác động của đô thị hoá.

Cần thấy rằng các công trình nghiên cứu hiện có đều ít đề cập đến vấn đề di chuyển nội thị và những thay đổi trong việc phân bố không gian sống của người dân. Hai hiện tượng này cần phải được nghiên cứu trong mối quan hệ với việc phân bố cơ sở hạ tầng và năng lực của mạng lưới vận tải công cộng.

Trên thế giới, các nghiên cứu về di chuyển nội thị cũng còn ít. Gần đây, một công trình tổng hợp có giá trị khoa học cao (National Research Council & al., 2003) đã nghiên cứu nhiều khía cạnh của vấn đề đô thị hoá ở các nước đang phát triển dưới góc độ dân số (nơi ở, quá trình chuyển tiếp đô thị, nghiên cứu sự biến đổi của cơ cấu dân số, sự đa dạng của dân số, mức sống của người dân, tỷ lệ sinh, tỷ lệ chết, các vấn đề về sức khoẻ, kinh tế đô thị, quản lý điều hành, dự báo). Nếu di dân nông thôn - đô thị được đề cập đến trong nghiên cứu này thì vấn đề di chuyển nội thị lại chưa được xem xét.

Tuy nhiên, mới đây chúng tôi ghi nhận được hai nghiên cứu đặc biệt liên quan đến vấn đề này :

- Một nghiên cứu do Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông Lyon tiến hành tại thành phố Bamako (Mali) và thành phố Ouagadougou (Burkina Faso) đã tập trung phân tích vấn đề di chuyển nội thị (Clément, 1995). Đầu tiên, các tác giả nghiên cứu quá trình hội nhập đô thị, sau đó nghiên cứu vấn đề đi lại trong thành phố bằng cách so sánh những người không di chuyển với người di chuyển. Trong nghiên cứu này có nhiều thông tin rất hữu ích đối với chúng tôi như: việc đi lại hàng ngày, phương tiện đi lại, khả năng tiếp cận các địa điểm...v.v..Chỉ tiếc một điều

là việc so sánh một cách có hệ thống kết quả nghiên cứu giữa hai thành phố nói trên đã không được thực hiện.

- Một cuộc điều tra quốc gia về việc đi lại của các hộ gia đình đã được thực hiện ở Bỉ vào năm 1998-1999 (Bi, 2001). Bằng phương pháp phỏng vấn, cuộc điều tra đã thu được thông tin chi tiết về số lượng các loại phương tiện đi lại của mỗi hộ gia đình, các loại hình di chuyển, việc sử dụng phương tiện vận tải công cộng, v.v... Ngoài ra, các tác giả còn tập trung phân tích các hoạt động của người dân.

Tóm lại, một dự án nghiên cứu đặc biệt về vấn đề di chuyển trong nội thị là rất cần thiết. Mức độ đô thị hoá khác nhau ở hai thành phố của Việt Nam sẽ làm cho kết quả của việc so sánh trở nên rất thú vị.

Mục tiêu của dự án

Dự án tập trung vào các mục tiêu sau đây:

Mục tiêu chung

Nghiên cứu vấn đề di chuyển nội thị của người dân nhằm giải quyết các vấn đề về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị.

Mục tiêu cụ thể

- Nghiên cứu những biến đổi về không gian sống do việc chuyển cư (sự thay đổi nơi cư trú) trong nội bộ đơn vị hành chính gây ra.
- Nghiên cứu sự thay đổi phương thức đi lại do việc chuyển cư gây ra.
- Nghiên cứu những thay đổi về điều kiện sống và môi trường đô thị do việc chuyển cư gây ra (thay đổi nơi ở trong nội bộ thành phố).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày của dân cư từ nơi cư trú đến nơi làm việc và trường học (khoảng cách, thời gian, thời điểm).
- Nghiên cứu những thay đổi trong hoạt động đi lại hàng ngày như đi chợ, đến các cơ sở y tế và các điểm vui chơi giải trí.
- Nghiên cứu các phương tiện được sử dụng trong các hoạt động đi lại này và những khó khăn mà người dân gặp phải.
- Nghiên cứu các chính sách phân bố dân cư, quy hoạch đô thị và môi trường đô thị nhằm giải quyết những vấn đề mới nảy sinh và đề xuất các giải pháp đối với các cơ quan có thẩm quyền trong lĩnh vực này.
- So sánh với các nước khác trên thế giới trong khuôn khổ chương trình nghiên cứu của bộ phận nghiên cứu «Di chuyển và quy hoạch đô thị» trực thuộc IRD.

Đĩ nhiên trong khuôn khổ cuốn sách này chúng tôi chỉ trình bày được một phần các mục tiêu kể trên nhưng sau này, các công trình nghiên cứu khác có thể khai thác những dữ liệu mà chúng tôi đã thu thập được².

² Những công trình đã được công bố quan trọng nhất gần đây sẽ được đưa vào danh mục tài liệu tham khảo chung.

Giả thuyết nghiên cứu

Sau đây là những giả thuyết nghiên cứu của chúng tôi:

- Đô thị hoá sẽ tiếp tục gia tăng mạnh mẽ ở Việt Nam trong một thời gian dài do tự do hoá kinh tế (dẫn đến gia tăng khoảng cách giữa nông thôn và thành thị), do sự nới lỏng trong công tác quản lý hộ khẩu và do tỷ lệ dân số sống ở khu vực nông thôn vẫn còn cao.
- Đô thị hoá sẽ dẫn đến siêu đô thị hoá mạnh mẽ. Điều này đặc biệt thể hiện rõ ở việc tập trung dân số ngày càng cao ở vùng ven đô do quá trình chuyển cư từ khu trung tâm ra vùng ven, do di dân từ nông thôn đến vùng ven của thành phố và do sự gia tăng dân số tự nhiên ở khu vực này.
- Không gian sống của người dân ở vùng ven rộng hơn nhiều so với không gian sống của người dân ở khu vực trung tâm. Do đó, việc di chuyển của một bộ phận dân cư ở khu vực trung tâm ra vùng ven làm tăng không gian sống của họ vì ở khu vực này mật độ cơ sở hạ tầng thấp hơn.
- Không gian sống mở rộng nên người dân sử dụng phương tiện giao thông công cộng nhiều hơn và với thời gian di chuyển dài hơn. Điều này càng gây sức ép đối với hệ thống giao thông công cộng vốn không chỉ thiếu mà còn yếu ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Kết cấu sách

Cuốn sách bao gồm 7 chương:

- Chương 1 mô tả phương pháp nghiên cứu được sử dụng. Để nghiên cứu quá trình di dân chúng tôi tiến hành phân tích kết quả Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999. Để nghiên cứu hoạt động đi lại hàng ngày của người dân, chúng tôi đã thực hiện một cuộc điều tra chuyên biệt dưới dạng thăm dò phỏng vấn các hộ gia đình.
- Chương 2 trình bày những thông tin chính về di chuyển nội thị trên cơ sở số liệu của cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999 (thay đổi nơi ở).
- Chương 3 phân tích thành phần các hộ gia đình trả lời phỏng vấn và cơ cấu dân số.
- Chương 4 so sánh các hộ di chuyển với các hộ không di chuyển về nhà ở, mức sống và việc thay đổi hoạt động nghề nghiệp do thay đổi nơi cư trú.
- Chương 5 phân tích lý do rời khỏi nhà và việc đi lại hàng ngày như đi làm, đưa con đi học, đi mua sắm, đi chợ hay đi chơi.
- Chương 6 phân tích ý kiến về việc đi lại và các vấn đề người dân đang gặp phải.
- Cuối cùng, chương 7 phân tích dự định tương lai của những người có ý định di chuyển nơi cư trú trong thời gian sắp tới.

Tài liệu tham khảo

Bassand Michel, Thai Thi Ngọc 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).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Chủ biên), 2000, Đại đô thị hoá, khủng hoảng sinh thái và phát triển bền vững. Nước và nhà ở tạm bợ tại thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Nhà xuất bản Đại học bách khoa và Đại học Romandes, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật, Xã hội).]

Belgique, 2001, Enquête nationale sur la mobilité des ménages. Réalisation et résultats. Synthèse du rapport final. 10 p.

[Bi, 2001, Điều tra quốc gia về đi lại của các hộ gia đình. Thực hiện và kết quả thu được. Báo cáo tổng hợp cuối cùng. 10 tr.]

[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.

[Clément Cécile, 1995, Di dân và đi lại hàng ngày của người dân ở Tây Phi. Trường hợp thành phố Bamako và thành phố Ouagadougou. Phòng nghiên cứu kinh tế giao thông, Đại học Lyon II, CNRS, 193 tr.]

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).

Tài liệu mới : 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.

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).

Tài liệu mới: 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).

Tài liệu mới: 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).

Tài liệu mới: 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.

Tài liệu mới: 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 : Editions de la cartographie, 379 p.

Phương pháp nghiên cứu

*Patrick Gubry
Lê Văn Thành
Nguyễn Thị Thiêng*

Phân tích những hình thức di chuyển dân số bao gồm việc phân tích chuyển cư (thay đổi chỗ ở) và việc phân tích những sự di chuyển tạm thời, trong đó có việc di chuyển quá lác hàng ngày. Tổng điều tra dân số luôn là một công cụ không thể thay thế được khi phân tích di chuyển ở tất cả các cấp độ hành chính địa lý, đặc biệt là ở đơn vị nhỏ nhất, vì điều tra dân số liên quan đến toàn bộ dân cư. Ngược lại, di chuyển tạm thời hầu như chỉ có thể được phân tích nhờ vào một cuộc điều tra chuyên sâu nào đó.

Giai đoạn I của dự án: Phân tích số liệu điều tra dân số

Các thủ tục hành chính sơ khởi và quản lý dự án

Tất cả các thủ tục hành chính (cùng với việc ký kết các thỏa thuận đặc biệt) giữa ISTED và IRD (để thành lập quỹ ở IRD, Paris), giữa IRD và Viện Nghiên cứu Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (để thành lập quỹ tại TP. Hồ Chí Minh), giữa IRD và Trung tâm Dân số của trường Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội (để thành lập quỹ ở Hà Nội), và các thủ tục giữa các đối tác Việt Nam đã được thực hiện từ tháng 12/2001 đến tháng 05/2002. Các thủ tục này được hoàn tất khi Ủy ban Nhân dân TP. Hồ Chí Minh chính thức cho phép Viện Nghiên cứu Kinh tế tiến hành dự án (Quyết định số 1758/UB-TH ngày 27/05/2002).

Nhưng quy định giải ngân bốn lần thay vì chỉ một lần vào lúc khởi đầu đề án đã làm cho việc quản lý nặng nề và là nguyên nhân của một số chậm trễ.

Mua trang thiết bị

Chủ yếu là mua các máy vi tính và các thiết bị ngoại vi. Nhờ tỷ giá hối đoái đặc biệt thuận lợi so với dự kiến nên đã cho phép chúng tôi trang bị cho hai cơ quan đối tác Việt Nam, tại TP. Hồ Chí Minh và tại Hà Nội, mỗi nơi ba máy vi tính trong đó có một máy xách tay.

Thu thập tài liệu và hoàn chỉnh danh mục tài liệu tham khảo

Chúng tôi đã mua ba đĩa CD về điều tra dân số gần đây nhất của Việt Nam được thực hiện vào tháng 04/1999 và những ấn bản mới nhất về điều tra dân số, tập bản đồ các vùng lân cận Hà Nội và các bản đồ cần thiết. Đồng thời, chúng tôi đã bổ sung thêm danh mục tài liệu tham khảo sẵn có.

Xây dựng các bản đồ thích hợp và mua hình ảnh vệ tinh

Đó là các bản đồ chuyên dụng để thể hiện dữ liệu về dân số ở cấp quận/huyện hoặc *phường/xã*¹. *Phường* và *xã* là những đơn vị hành chính lần lượt đứng ngay sau *quận* ở thành phố và *huyện* ở nông thôn.

Để tiến hành công việc này chúng tôi đã liên lạc với VTGeo và IMV ở Hà Nội và với Nhà xuất bản Bản Đồ tại TP. Hồ Chí Minh.

Việc mua hình ảnh vệ tinh của trung tâm CNES ở Toulouse đã giúp chúng tôi tiến hành một phân tích toàn diện đầu tiên về mặt không gian và sau này còn cho phép chúng tôi phân biệt rõ rệt dân số thành thị và dân số nông thôn trong không gian rộng lớn của hai thành phố, và như vậy là vượt xa hơn những gì đã được thực hiện trước đó.

Phân tích các dữ liệu điều tra dân số

Tổng điều tra dân số năm 1999 đã dẫn đến việc xuất bản nhiều tài liệu, đó là những tài liệu có ý nghĩa quan trọng nhất đối với danh mục tài liệu tham khảo của chúng tôi. Kết quả điều tra dân số đã được công bố trong một thời gian kỷ lục (không đầy 18 tháng kể từ sau khi thực hiện) và được trình bày trong ba đĩa CD. Như vậy, tùy theo nhu cầu của mình, mỗi người có thể tạo ra các bảng số liệu cho riêng mình (Tổng cục Thống kê, 2000, 2001 và 2002). Và cuối cùng, Tổng cục Thống kê đã cung cấp thông tin chi tiết về một dân số mẫu sống trên bất kỳ đơn vị địa lý nào, hay thông tin có liên quan đến 30% dân số.

Các bảng thống kê về dân số và mật độ dân số theo *phường* hay *xã* cũng được xây dựng. TP. Hồ Chí Minh có 22 quận/huyện và 303 phường/xã, còn Hà Nội có 12 quận/huyện và 228 phường/xã.

Khi giai đoạn 1 kết thúc, chúng tôi đã trình bày bản báo cáo đầu tiên (kèm theo một đĩa CD) trong các hội thảo tổ chức tại Hà Nội từ 11 đến 14/11/2002 (Gubry & al., 2002). Bản báo cáo giữa kỳ này đã được Hội đồng khoa học của PRUD đánh giá tốt (theo thư đề ngày 19/06/2003).

Điều tra dân số cũng làm bật rõ vài đặc điểm về dân số và di chuyển nội bộ đô thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội liên quan đến số lượng dân cư đô thị, mật độ dân số, cấu trúc giới tính và cấu trúc tuổi của dân số, nhập cư từ bên ngoài vào thành phố và

¹ Các bản đồ này được thực hiện trên giấy A4 và khi in thì được thu lại khổ 10 x 24 cm.

chuyên cư nội thị. Phần phụ lục của sách có nhiều bản đồ và bảng thống kê đến cấp phường/xã mà trước đó chưa được thực hiện. Để có các số liệu này, chúng tôi đã tiến hành thu thập thông tin rất công phu. Sau đó tài liệu này được dịch sang tiếng Việt và gửi đến các cấp lãnh đạo và phòng tư liệu của các cơ quan tham gia dự án cũng như các cơ quan hoạt động trong lĩnh vực đô thị ở Việt Nam.

Việc phân tích kết quả tổng điều tra dân số cũng dẫn đến việc loại bỏ những quận/huyện trong mẫu điều tra về di chuyển dân số nội thị: đó là các quận Cù Chi, Cần Giờ tại TP. Hồ Chí Minh và Sóc Sơn ở Hà Nội. Thực vậy, các quận/huyện này còn mang tính chất rất nông nghiệp, rất ít bị ảnh hưởng bởi di chuyển dân số nội thị và hoàn toàn không bị ảnh hưởng bởi những di chuyển quá lác.

Giai đoạn II của dự án: Điều tra hộ dân số về di chuyển dân số nội thị

Có nhiều cách tiếp cận khác nhau để nghiên cứu di chuyển tạm thời: phân tích du khách có mặt và các cá nhân vắng mặt trong thời điểm điều tra dân số nếu có dữ liệu về những đối tượng này, điều tra về giao thông, điều tra hộ gia đình... Chúng tôi đã chọn thực hiện hình thức điều tra mẫu các hộ gia đình, đây là cách tiếp cận chưa từng được trải nghiệm ở Việt Nam liên quan đến vấn đề này, và chúng tôi tiến hành một kế hoạch chọn mẫu rất mới. Điều tra đòi hỏi phải chuẩn bị rất chu đáo và đã được thực hiện vào tháng 3 và 4/2003.

Lập kế hoạch chọn mẫu

Những công việc ban đầu là hoạch định một kế hoạch chọn mẫu ở hai cấp độ. Ở cấp độ 1, chọn tổ dân phố vì *tổ dân phố*² là đơn vị tổ chức rất nhỏ và vì tổ trưởng tổ dân phố ít nhất cũng biết rõ những chủ hộ trong tổ của mình. Ở cấp độ 2, chúng tôi chọn danh sách các hộ gia đình từ danh sách các chủ hộ trong các tổ dân phố được chọn. Mục tiêu của chúng tôi là chọn mẫu gồm 2000 hộ tại TP. Hồ Chí Minh và 1500 hộ tại Hà Nội.

Kế hoạch chọn mẫu này mới mẻ ở chỗ cho đến bây giờ người ta vẫn còn dùng *phường/xã* làm cấp độ 1, phương pháp này thường gây hiệu ứng chùng đáng kể vì mỗi đơn vị phường/xã thường có từ 3.000 đến 4.000 hộ gia đình, trong khi mỗi tổ dân phố chỉ có từ 40 đến 100 hộ. Mặt khác, việc lập danh sách hộ gia đình độc lập với danh sách sẵn có tại tổ dân phố cũng là một việc làm nâng cao chất lượng chọn mẫu. Bởi vì, trong danh sách hộ gia đình sẵn có tại tổ dân phố chỉ bao gồm những người có đăng ký hộ khẩu hoặc có đăng ký tạm trú mà không bao gồm những người chưa đăng ký tạm trú.

Một đồng nghiệp của chúng tôi ở INSEE đã lập nhiều phần mềm chuyên ngành, một mặt là để chọn tổ dân phố từ danh sách những tổ dân phố của mỗi thành phố, mặt khác là chọn hộ gia đình từ danh sách các hộ gia đình thuộc các tổ dân phố đã được chọn ở cấp độ 1.

² Ở quận ven đô, tổ dân phố gọi là *thôn* hay *xóm*.

Thành lập danh sách tổ dân phố cho thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội

Để có cơ sở cho cuộc điều tra chọn mẫu hộ gia đình, chúng tôi đã lập danh sách toàn bộ tổ dân phố của các quận thuộc TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội mà chúng tôi dự định điều tra. Công việc này được giao cho ba điều tra viên tại TP. Hồ Chí Minh và một điều tra viên nữ tại Hà Nội. Thường quận/huyện có danh sách này nhưng đôi khi phải xuống *phường/xã* mới có được.

Liên quan tới các quận dự định điều tra, tình trạng cuối cùng như sau:

- TP. Hồ Chí Minh: 21.255 tổ dân phố, 275 *phường/xã*, 20 quận/huyện (không kể Củ Chi và Cần Giờ);
- Hà Nội: 7.264 tổ dân phố, 151 *phường/xã*, 11 quận/huyện (không kể Sóc Sơn).

Khảo sát việc lập danh sách các chủ hộ

Do đã dự kiến sẽ tiến hành chọn mẫu ở hai cấp độ (tổ dân phố và sau đó là hộ gia đình) nên phải khảo sát thử để xác định các vấn đề có thể xảy ra trong quá trình thành lập danh sách các chủ hộ trong những tổ dân phố đã được chọn. Công việc kiểm tra này phải được các điều tra viên thực hiện trước khi chọn mẫu. Hai tổ dân phố đã được chọn ngẫu nhiên: tổ dân phố 10, ở *phường* 8, quận 3, TP. Hồ Chí Minh và tổ dân phố 10, *phường* Nguyễn Du, quận Hai Bà Trưng, Hà Nội. Ở mỗi tổ chúng tôi đã tiến hành thành lập danh sách các chủ hộ.

Quy trình công việc gồm các bước sau: đến nhà tổ trưởng tổ dân phố và cùng tổ trưởng đi khắp tổ để ghi lại tên của chủ hộ của từng căn hộ trong tổ. Và chỉ sau khi đã thực hiện bước này thì chúng tôi mới đối chiếu danh sách vừa lập với danh sách chính thức của tổ trưởng tổ dân phố. Tổng cộng có 44 hộ trong tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh và 28 hộ trong tổ dân phố tại Hà Nội.

Từ việc kiểm tra này có thể rút ra những kết luận và kinh nghiệm sau:

- Nhìn chung, tổ trưởng tổ dân phố nắm được tên của mỗi chủ hộ cũng như nơi ở của mỗi hộ trong khu vực của mình, trừ một vài trường hợp cá biệt (xem dưới đây).
- Tổ trưởng tổ dân phố còn phân biệt được những hộ «di chuyển» (tức chỉ mới đến ở chưa được 5 năm chẳng hạn): ta dễ dàng nắm được thông tin có giá trị này để lập kế hoạch khảo sát nếu quyết định chọn tỷ lệ mẫu khác nhau cho mỗi tình trạng di chuyển; mặt khác, kinh nghiệm cũng cho thấy rằng không nên quá tin tưởng vào tổ trưởng tổ dân phố để thông qua đó có đầy đủ thông tin về các thành viên của hộ, nhất là để nhận biết những người di chuyển nhưng sống trong một hộ không di chuyển.
- Tổ trưởng tổ dân phố có thể chỉ nêu tên của người chủ nhà mặc dù người này không sống trong tổ mà không nêu tên những người thuê nhà đang sống trong tổ.
- Có thể thống kê sót một hộ sinh sống tại cùng một căn nhà do có nhiều người chung sống nên họ tách hộ, một ví dụ được ghi nhận ở đây liên quan đến một trường hợp tách hộ được phát hiện nhờ đối chiếu danh sách được lập với danh sách của tổ trưởng tổ dân phố (trong hộ khẩu có ghi nhận việc tách ra hai hộ).
- Việc có người nước ngoài sống trong tổ dân phố cũng đặt ra một số vấn đề đặc thù: tổ trưởng tổ dân phố không nhớ rõ tên của họ và sự trao đổi thường chỉ có thể được

thực hiện bằng tiếng Anh (như vậy điều tra viên phải nhờ kiểm tra viên mời một giám sát viên đến hỗ trợ); tình hình càng phức tạp hơn nếu có nhiều người nước ngoài cùng sống chung trong một nhà bởi vì phải xác định xem đó có phải là một hộ hay là nhiều hộ (ví dụ: một đôi vợ chồng người Úc sống chung nhà với một đôi vợ chồng người Phần Lan).

- Hai nhà liền vách, nhưng thuộc hai tổ dân phố khác nhau, lối vào một ngôi nhà lại nằm ở tổ dân phố cạnh bên, cách xa 50 m nên rất dễ bị bỏ quên.
- Trong một vài chương trình xây dựng các khu đô thị mới ở ngoại thành, có trường hợp các tổ trưởng chưa được chỉ định vì vậy nếu một tổ nào đó được chọn mà trong tổ đó có khu tập thể thì việc lập danh sách các chủ hộ sẽ đòi hỏi nhiều thời gian hơn.
- Các trường hợp cá biệt khác chúng tôi gặp như sau: nhà bỏ trống, nhà dùng làm văn phòng mà tổ trưởng tổ dân phố không nắm rõ chi tiết (cho nên phải hỏi trực tiếp những người có mặt tại đó), nhà đang được xây dựng lại mà chủ hộ tương lai đang có mặt tại đó và sẽ chỉ dọn đến ở hai tháng sau (trường hợp này thì chúng tôi không đưa người đó vào danh sách, nhưng nếu chủ nhà dọn đến ở vài ngày sau, có thể sẽ có vấn đề khi lập các danh sách cuối cùng một tuần trước khi tiến hành điều tra).
- Danh sách hộ chính thức của hai tổ dân phố được tiến hành điều tra rất chính xác nhưng kinh nghiệm cho thấy rằng không phải lúc nào cũng như thế, nhất là đối với khu vực ngoại thành.

Như vậy, việc đối chiếu danh sách lập tại địa bàn với danh sách chính thức có thể cho phép điều chỉnh những thiếu sót, nhưng cũng phải cẩn thận để tránh tính trùng và tính thừa. Muốn vậy cần phân biệt rõ khái niệm cư trú với tình hình đăng ký hành chính được xác định qua các dạng giấy phép cư trú như sau (định nghĩa mang tính sơ lược):

- KT1: những người thường trú trong phường/xã và có đăng ký hộ khẩu trong phường/xã (đưa vào danh sách điều tra);
- KT2: những người ở thường trú trong phường/xã nhưng đăng ký hộ khẩu ở phường/xã khác (đưa vào danh sách điều tra); hoặc là những người có đăng ký hộ khẩu trong phường/xã (tên họ được lưu vào một sổ riêng) nhưng lại cư trú ở một nơi khác trong thành phố (không đưa vào danh sách điều tra);
- KT3: những người tạm trú dài hạn trong tổ dân phố (có khả năng cư ngụ luôn tại chỗ) (đưa vào danh sách điều tra);
- KT4: những người tạm trú ngắn hạn trong tổ dân phố (có khả năng dời đi) (đưa vào danh sách điều tra nếu họ đã ở từ 6 tháng trở lên hoặc họ dự định ở đó từ 6 tháng trở lên).

Xây dựng tài liệu cho cuộc điều tra và cho việc nhập dữ liệu

Từ các cuộc thảo luận của chúng tôi, các nhóm làm việc tại TP. Hồ Chí Minh và tại Hà Nội đã xây dựng hai bảng câu hỏi riêng và sau đó đã kết hợp hai bảng này lại để cho ra một bảng câu hỏi duy nhất.

Các buổi hội thảo ở Hà Nội, nhân kỳ họp cấp vùng của PRUD diễn ra vào tháng 11/2002, là một dịp hiếm hoi để có thể hội đủ hai nhóm làm việc để chỉnh sửa lại bảng câu hỏi này. Sau nhiều cuộc thảo luận với nhiều đồng sự bên ngoài, bảng câu hỏi cuối

cùng, bằng tiếng Việt và tiếng Pháp, đã được hoàn thành vào đầu tháng 12, nhân sự có mặt ở Paris của hai lãnh đạo Việt và Pháp của dự án. Và cuối cùng bảng câu hỏi cũng được đem ra thử nghiệm trên thực địa vào tháng 01/2003.

Bảng câu hỏi được chia ra làm 8 phần (phụ lục 2):

- Thông tin tổng quát về hộ gia đình;
- Thông tin về nhà ở và điều kiện ở của hộ gia đình;
- Những thay đổi chung có liên quan đến việc dời chỗ ở của những hộ di chuyển;
- Lịch sử di chuyển;
- Thay đổi nơi làm việc và hoạt động nghề nghiệp của những di chuyển;
- Di chuyển tạm thời của những thành viên trong hộ;
- Ý kiến về việc di chuyển hiện nay;
- Dự kiến cho tương lai.

Sách hướng dẫn cho điều tra viên và bản thống kê các hộ gia đình đã được biên soạn (bằng tiếng Việt) cho giai đoạn đầu tiên của cuộc điều tra. Bản thống kê cũng sẽ được sử dụng để chọn các hộ điều tra.

Cuối cùng, hai kỹ thuật viên TP. Hồ Chí Minh đã soạn trên Access chương trình nhập dữ liệu cho phép tái hiện một cách trực tiếp bảng câu hỏi trên màn hình.

Xác định phương pháp

Sau phần kiểm tra đối chiếu danh sách của các tổ trưởng tổ dân phố và sau cuộc thảo luận để xây dựng bảng câu hỏi, chúng tôi đã xác định một vài khía cạnh về mặt phương pháp.

Các cuộc điều tra trước đó cho thấy rằng không cần thiết và cũng không nên trả tiền cho những người được phỏng vấn, nhưng cũng nên giải thích rõ cho họ mục đích của cuộc điều tra là để phục vụ công tác quy hoạch cơ sở hạ tầng. Ngược lại, việc trả thù lao cho các tổ trưởng tổ dân phố là cần thiết, vì họ sẽ phải làm việc cùng với điều tra viên từ 1 đến 2 giờ để thành lập danh sách các chủ hộ và họ sẽ đảm bảo việc đưa thông tin về cuộc điều tra đến các hộ dân.

Câu hỏi liên quan đến việc di chuyển tạm thời ngày hôm trước cần được khai thác tùy theo ngày trong tuần vì di chuyển tạm thời thường khác nhau theo từng ngày trong tuần. Do đó vấn đề là có được thông tin di chuyển cho từng ngày và điều tra viên phải làm việc đều đặn mỗi ngày, kể cả thứ bảy và chủ nhật. Điều này có thể làm cho một số kiểm tra viên biên chế của các cơ quan tham gia dự án từ chối không làm công tác điều tra vì họ đã quen với việc được nghỉ cuối tuần. Nhưng ngược lại, điều này có thể động viên những sinh viên mong muốn kết thúc cuộc điều tra sớm. Chúng ta cũng thấy rằng vào cuối tuần thì người dân thường có mặt ở nhà, điều này giúp ích rất nhiều cho công việc của điều tra viên. Nói chung, một trong các điều kiện quan trọng để tuyển dụng điều tra viên là người này phải làm việc cả tuần. Vì cuộc điều tra được tiến

hành trong thời gian khoảng 15 ngày nên nếu tuyển dụng được số lượng điều tra viên cần thiết thì họ chỉ phải làm việc hai ngày cuối tuần mà thôi.

Tập huấn điều tra viên và kiểm tra viên

Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi tuyển được 8 kiểm tra viên và 35 điều tra viên, còn tại Hà Nội chúng tôi tuyển được 7 kiểm tra viên và 36 điều tra viên. Việc sử dụng một số lượng điều tra viên lớn hơn tại Hà Nội trong khi số lượng hộ dân ở đây lại ít hơn (Hà Nội chỉ có 1.500 hộ trong khi TP. Hồ Chí Minh có đến 2.000 hộ) là do các điều tra viên tại Hà Nội đều là sinh viên đại học, nên trong cùng thời gian này họ còn phải tham gia các buổi học ở trường, và dù thế nào đi nữa thì công việc phải được kết thúc chậm nhất là sau 3 tuần. Đây không phải là một bất lợi, chúng ta biết rằng ở đô thị đa số người dân thường chỉ ở nhà vào buổi tối và các điều tra viên được trả thù lao theo số lượng người mình phỏng vấn nên chi phí điều tra không tăng. Cũng cần phải ghi nhận thêm rằng, trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra, danh sách hộ dân tại Hà Nội dài hơn mặc dù số lượng tổ dân phố có ít hơn (*Bảng 1*). Còn các kiểm tra viên thì chủ yếu là nhân viên Trung tâm Dân số (giáo viên và thủ thư). Còn tại TP. Hồ Chí Minh, đa số điều tra viên không phải là nhân viên Viện Kinh tế trong khi kiểm tra viên là cán bộ của Viện. Tại hai thành phố, nhân viên thường trực của dự án đóng vai trò giám sát: ba giám sát viên tại Hà Nội và bốn giám sát viên tại TP. Hồ Chí Minh (có một cán bộ hỗ trợ thêm), ngoài ra phải kể đến cán bộ nghiên cứu của Viện Nghiên cứu về phát triển Pháp (IRD) làm cầu nối giữa hai miền. Chúng tôi cảm thấy tiếc là cả tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội chúng tôi đã không thể đào tạo một số lượng điều tra viên và kiểm tra viên đông hơn để sau khoá đào tạo chọn ra những người giỏi nhất; vì thế chúng tôi đã sử dụng tất cả các ứng viên được đào tạo; nhưng dẫu sao thì qua công việc, chúng tôi nhận thấy rằng nhìn chung họ đều có trình độ khá.

Khoá tập huấn diễn ra tại một phòng họp của Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh và tại một phòng học của Trung tâm Dân số tại Hà Nội. Mở đầu khóa tập huấn, chúng tôi giới thiệu về bối cảnh thành lập dự án (những nghiên cứu trước đó, vai trò của sự phát triển đô thị và di dân tại Việt Nam và đặc biệt là di dân nội thị, thông báo mời thầu của PRUD vào tháng 10/2001, giới thiệu các cơ quan: Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (IER), Trung tâm dân số (CP), Viện Nghiên cứu về sự Phát triển Pháp (IRD); sau đó chúng tôi đã giới thiệu dự án với hai giai đoạn (phân tích di dân trong tháng 11/2002 và điều tra các hộ gia đình về di dân tạm thời và di chuyển quâ lác vào tháng 3-4/2003); chúng tôi cũng đã giới thiệu về phương pháp tiến hành điều tra các hộ gia đình, bao gồm hai giai đoạn cùng với một cuộc thăm dò ở hai cấp độ (ở cấp độ 1: chọn tổ dân phố, lập danh sách các chủ hộ trong tổ dân phố được chọn; cấp độ 2: chọn hộ gia đình và tiến hành điều tra các hộ đã chọn).

Việc tập huấn chủ yếu nhằm giải thích toàn bộ công việc mà điều tra viên phải làm: tiến trình lập danh sách các chủ hộ trong giai đoạn đầu cuộc điều tra, cách thức tư giới thiệu, quy trình tiến hành các cuộc phỏng vấn, cách điền vào bảng câu hỏi.

Các kiểm tra viên cũng tham gia khóa tập huấn của các điều tra viên và sau đó tiếp tục tham gia một khóa tập huấn đặc biệt phục vụ cho công việc của chính họ (quản lý các bảng câu hỏi, kiểm tra các cuộc phỏng vấn, kiểm tra các bảng câu hỏi...).

Giải thích bổ sung cho các yêu cầu

Một số chỉ dẫn được đưa ra trong khóa tập huấn dưới dạng câu trả lời cho những câu hỏi mà học viên đặt ra, một số khác được đưa ra trong quá trình lập danh sách các chủ hộ theo từng tổ dân phố, và còn một số khác nữa chỉ được đưa ra khi bắt đầu cuộc điều tra; các yêu cầu bổ sung này được chuyển ngay đến các giám sát viên tại TP. Hồ Chí Minh và tại Hà Nội bằng thư điện tử (email). Thực tế cho thấy rằng, việc trắc nghiệm những bảng câu hỏi làm trước đó còn rất sơ lược vì lẽ ra nó phải giúp ta hạn chế được việc bổ sung thêm những chỉ dẫn giải thích này.

Chúng tôi đã dựa vào những chỉ dẫn này để mã hóa bảng câu hỏi và phân tích kết quả điều tra.

Thành lập danh sách các chủ hộ

- Nhìn chung, điều tra viên không cần bấm chuông cửa nhà dân để hỏi: các thông tin về tên của chủ hộ, hộ đó phải hay không phải là hộ di chuyển (định cư từ 1998 hay sau đó)... đều được Tổ trưởng tổ dân phố cung cấp. Trong trường hợp tổ trưởng tổ dân phố không biết tên chủ hộ thì điều tra viên mới tìm đến hộ đó hỏi, điều này có thể xảy ra trong trường hợp nhà cho thuê (tổ trưởng tổ dân phố có thể chỉ biết tên của chủ hộ chứ không biết tên của người thuê) hoặc trong trường hợp nhà do người nước ngoài ở (nếu những người này chỉ biết giao tiếp bằng tiếng Anh mà điều tra viên không biết tiếng Anh thì phải báo cho kiểm tra viên hoặc giám sát viên); trong trường hợp những khu đô thị lớn hiện đại ở ngoại thành mà một số căn hộ chưa có người ở và tổ trưởng tổ dân phố đôi khi còn chưa được chỉ định thì điều tra viên phải đến từng hộ để phỏng vấn.

- Nếu điều tra viên gặp trường hợp đặc biệt như doanh trại quân đội, nhà tù, chùa có nhà sư ở, ký túc xá đại học, nhà máy có nhiều công nhân cư trú... thì phải ghi nhận vấn đề đồng thời báo cho giám sát viên biết để tìm giải pháp thích hợp (ví dụ: lập danh sách các sinh viên đang trọ trong ký túc xá theo một mẫu riêng biệt còn doanh trại quân đội và nhà tù sẽ được loại ra khỏi cuộc điều tra). Ngược lại, nếu điều tra viên gặp trường hợp một nhóm sinh viên 3 hay bốn người cùng thuê chung một phòng ở thành phố thì phải xem một trong những sinh viên này như là chủ hộ.

Phần I: Phiếu điều tra hộ gia đình

Cột 3. Trong tiếng Việt, từ “cha mẹ” (mã 4) dùng để chỉ cả cha mẹ ruột lẫn cha mẹ chồng/vợ của chủ hộ. Tương tự như vậy, từ “ông bà” dùng để chỉ ông bà của cả vợ và chồng.

Cột 10. Có mâu thuẫn giữa các cột 10 và 11 trong phiếu điều tra hộ gia đình, các câu hỏi 2.1 và 2.2 của phần thứ 2, phần thứ 3 và phần thứ 4 liên quan đến định nghĩa của hộ di chuyển. Tất cả các phần đều liên quan đến việc chuyển chỗ ở dù là trong thành phố hay là từ ngoài chuyên vào; tất cả các phần này đều có điểm mốc là cột 11. Ví dụ,

câu hỏi số 2.2 đề cập đến việc hộ dân có thể trước đó cư ngụ ngoài thành phố. Như vậy trong cột 10 phải bỏ ý “chuyên cư trong thành phố”. Và lại chúng ta có thể tập trung chỉ nghiên cứu di chuyển nội thị gần đây nhất bằng cách dùng câu 2.2 như là một công cụ lọc.

Do đó, câu hỏi ở cột số 10 sẽ trở thành: “Ông/bà có từng chuyên chỗ ở hay không?” Câu trả lời dĩ nhiên là ‘Có’ đối với những người sinh ra ở một tỉnh nào đó mà không phải ở TP. Hồ Chí Minh hay Hà Nội, là nơi mà cuộc điều tra được tiến hành. Và định nghĩa hộ di chuyển trên cơ sở việc chuyên chỗ ở sẽ tương ứng với định nghĩa hộ di chuyển theo danh sách các chủ hộ theo tổ dân phố được lập nên trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra.

Cột 13. Trình độ văn hóa

Để mã hóa trình độ văn hóa, chúng tôi sử dụng một bảng đối chiếu giữa hệ thống giáo dục theo hệ 10 năm (trước 1981) và hệ thống giáo dục theo hệ 12 năm hiện hành. Trên thực địa, chúng tôi đã ghi lại những thông tin theo cách sau: 2/10 hoặc 2/12 cho đối tượng đã qua hai hệ giáo dục nhằm xác định đối tượng đó đã theo học hệ nào.

Phần II: Thông tin về chỗ ở và điều kiện nơi ở của hộ gia đình

Câu hỏi 2.2. Trước đây nhà ông/bà ở đâu?

Chỉ cần điền vào một dòng. Nếu chỗ ở trước đây là nước ngoài thì chúng ta sẽ ghi lại đây đủ tên nước đó và sẽ được mã hóa sau.

Câu hỏi 2.4. Ông/bà ở nhà loại nào?

- Nhà tập thể có mã số là 3 (căn hộ)

- Nhà biệt lập, dù tính chất như thế nào, ngay cả nhà biệt lập “nghèo”, mã số là 2 (biệt thự) và phải được hiểu theo nghĩa là “biệt thự/nhà biệt lập”.

Câu hỏi 2.5. Vị trí của nhà ở của ông/bà ở đâu?

Đối với nhà ở nông thôn, ở giữa đồng, mã số là 3 (trong hẻm nhỏ): mã này được sử dụng cho các hẻm lẫn các đường đất.

Câu hỏi 2.16. Nhà của ông/bà có từng bị ngập nước không?

Đối với nhà bị ngập do nước sông và do cả nước mưa, mã số là 1 (sông).

Câu hỏi 2.20. Ông/bà hiện có những trang thiết bị gì?

Nhóm Hà Nội đề nghị trong những điều tra tương lai, thêm vào danh sách những trang thiết bị như bình nóng lạnh, vì thiết bị này phản ánh một cách sâu sắc sự khác biệt xã hội. Do thiết bị này không nằm trong dự kiến, có lẽ nên ghi thêm vào cho các cuộc điều tra trong tương lai. Thực vậy, chúng ta phải nhớ rằng để đánh giá mức sống người dân, ta nên dựa vào các trang thiết bị của họ hơn là đi phân tích thu nhập vì trong một cuộc điều tra không chuyên môn thông thường chúng cho kết quả không chính xác.

Phần IV: Lịch sử di chuyển

Phần này chỉ liên quan đến những cá nhân từ 18 tuổi trở lên chỉ dọn đến nơi đang ở từ 01/01/1998.

Phải điền một dòng cho một nơi ở trong quá khứ cho đến cả nơi ở hiện tại.

Chúng tôi không tính đến giai đoạn phục vụ trong quân ngũ, nhất là giai đoạn chiến tranh, trong giai đoạn này rất nhiều người, nhất là nam giới, phải di chuyển khắp nơi nhưng đây không phải là nơi cư trú của họ. Do đó chỉ cần liệt kê những chỗ ở trong giai đoạn trước và sau khi phục vụ trong quân ngũ.

- Chúng tôi ghi lại danh sách của tất cả những nơi mà người đó đã cư trú; nếu như người này từng thay đổi chỗ ở trong phạm vi một quận thì sẽ chuyển mã của quận này sang cột 3; chúng tôi không tính những nơi mà người này đến ở trong quá trình anh ta đi công tác chẳng hạn;

- Đối với Tp. Hồ Chí Minh, không nên dùng mã số 42 trong cột 3 mà chỉ dùng mã số của các quận ở thành phố và dùng mã số 1 cho những người đã từng sống ở Hà Nội (không dùng các mã số của các quận Hà Nội);

- Đối với Hà Nội, không dùng mã số 1 trong cột 3 mà dùng mã số của các quận Hà Nội và dùng mã số 42 cho những người đã từng sống tại TP. Hồ Chí Minh (không dùng mã số của các quận TP. Hồ Chí Minh).

Cột 5: Chúng tôi ghi mã số 0 cho tất cả các cá nhân không tham gia lao động, kể cả trẻ em chưa đến tuổi lao động hoặc chưa đến tuổi đi học.

Cột 6: Ghi mã số 6 cho những trường hợp có liên quan đến chiến tranh, bao gồm cả những di cư để lánh nạn chiến tranh và những quay trở về khi chiến tranh kết thúc và hoà bình lập lại.

Ghi mã số 9 cho những người di chuyển để tìm một nơi ở khác tốt hơn (trong khi nhập dữ liệu ta có thể dùng một mã số đặc biệt nếu như lý do chuyển cư được xác định cụ thể).

Có thể có nhiều cách kiểm tra với phiếu điều tra hộ gia đình:

- Ở dòng thứ nhất, năm sinh (cột 2) và nơi sinh (cột 3) phải giống với chi tiết ghi trên phiếu điều tra hộ gia đình;

- Ở dòng cuối cùng được điền vào, ngày đến (cột 2) phải sau ngày 01/01/1998;

- Ở dòng cuối cùng được điền vào, nơi ở (cột 3) phải tương ứng với nơi tiến hành cuộc điều tra và mục công việc cuối cùng (cột 4 và 5) phải là công việc hiện tại được ghi trên phiếu điều tra; ở dòng này, cột cuối cùng dành cho lý do di chuyển (cột 6) phải được để trống.

Phần V: Thay đổi nơi làm việc và hoạt động nghề nghiệp của những người di chuyển

Nếu nhiều hơn 4 người thì dùng tay chia đôi số cột có sẵn.

Phần VI: Tình hình đi lại của những thành viên trong gia đình

Nếu nhiều hơn 6 người thì dùng tay chia đôi số cột có sẵn.

Câu hỏi 6.7. Theo ông/bà thì khoảng cách gần nhất từ nhà ông/bà đến nơi làm việc là bao xa?

Đối với những đối tượng làm việc tại nhà thì ghi là 0; đối với người làm việc cách nhà không đến 1 km thì chỉ ghi một số sau dấu phẩy, ví dụ: 0,2 (km). [làm tương tự cho các câu hỏi 6.19, 6.27 và 6.28]

Câu hỏi 6.8. Thường thì ông/bà phải mất bao nhiêu thời gian (phút) để đến nơi làm việc?

Đối với những người làm việc tại nhà thì ghi là 0; [làm tương tự cho các câu hỏi 6.20 và 6.29]

Câu hỏi 6.9. Thời điểm di chuyển (giờ, phút)

Câu hỏi này phải có câu trả lời kép (số lần đi phải tương ứng với số lần về). Đối với những đối tượng làm việc ban đêm thì thời gian rời khỏi nhà sẽ là vào buổi chiều tối và thời gian trở về vào buổi sáng; trong trường hợp đó ghi rõ trong ngoặc đơn «ngày hôm sau».

Câu hỏi 6.14. (Trên đường đi làm, ông/bà có đưa trẻ đến trường không?), và từ câu 6.15 đến câu 6.32 (phần trường học/giáo dục)

Ở câu 6.14 nếu đối tượng có đưa trẻ đến trường, dù đó có phải là thành viên trong gia đình của đối tượng không (vì có thể đó là con một gia đình hàng xóm) thì ghi vào 6.14; bù lại, các câu hỏi từ 6.15 đến 6.32 chỉ liên quan đến các thành viên trong gia đình và câu hỏi 6.17 còn có tác dụng lọc: ta chỉ đặt những câu hỏi này cho những thành viên trong gia đình mà thôi.

Câu hỏi 6.34: Ông/bà thích hình thức giải trí nào nhất và cho biết mức độ thường xuyên của những lần giải trí đó?

Câu hỏi này chỉ liên quan đến việc giải trí (bên ngoài) nên vô tuyến truyền hình không được tính.

Phần VII: Ý kiến liên quan đến việc di chuyển hiện nay

Câu hỏi 7.5. Tổng chi phí hàng tháng cho việc đi lại của ông/bà là bao nhiêu?

Ở đây chỉ đề cập đến chi phí đi lại hàng ngày chứ không bàn đến chi phí đi lại mang tính cá biệt (như đi du lịch chẳng hạn).

Câu hỏi 7.7. Ông/bà nghĩ gì về hoạt động của cảnh sát giao thông?

Nếu đối tượng không có ý kiến gì vì họ không đi lại hoặc do họ từ chối đưa ý kiến thì ghi mã số 3 (bình quân) và giải thích ở câu 7.8 rằng đối tượng không có ý kiến.

Phần VIII: Những dự kiến cho tương lai

Câu hỏi 8.5. Ông/bà dự định sẽ chuyển cư về đâu?

Ghi mã số quận bằng ba con số, ghi mã số tỉnh bằng hai con số hoặc ghi đầy đủ tên nước.

Chọn tổ dân phố - mẫu ngẫu nhiên tầng thứ nhất

Kế hoạch chọn mẫu điều tra của chúng tôi rất độc đáo so với những điều tra đã được tiến hành trong lĩnh vực đô thị tại Việt Nam cho đến thời điểm đó. Chúng tôi là người đầu tiên chọn tổ dân phố (hay *thôn, xóm* ở các vùng ngoại ô) cấp độ 1. Tổ dân phố (hay phần được chọn của tổ dân phố) thường có qui mô nhỏ (bình quân 44 hộ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh và 66 hộ tại Hà Nội), điều này giúp tránh được hiệu ứng chùng đáng kể trong điều tra (trước đó, người ta dùng những đơn vị lớn hơn nhiều, *phường* ở trung tâm thành phố và *xã* ở ngoại thành; các đơn vị này thường có bình quân 3.443 hộ dân tại TP. Hồ Chí Minh và 3.901 hộ tại Hà Nội).

Như vậy chúng tôi đã có 21.255 tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh và 7.717 tổ dân phố (hay một phần tổ dân phố) tại Hà Nội. Ở cấp độ 1, chúng tôi đã chọn ra 335 tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh và 240 tổ dân phố tại Hà Nội. Các yếu tố có tính chất lý thuyết của kế hoạch chọn mẫu được tổng hợp ở bảng 1.

Bảng 1: Số liệu xây dựng kế hoạch khảo sát tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Chỉ số	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Tổng số dân (năm 1999)	5.034.058	2.675.166
- Dân số thành thị theo tổng điều tra dân số (1999)	4.207.825	1.523.936
Tổng số hộ dân (1999)	1.016.744	641.863
Tổng số quận/huyện	22	12
- Số quận/huyện được chọn cho điều tra	20	11
Số <i>phường, xã</i> trong các quận/huyện được chọn	275	151
Dân số trong các quận/huyện được chọn (1999)	4.722.787	2.428.905
Số hộ dân trong các quận/huyện được chọn (1999)	946.729	589.123
Số người trong mỗi hộ dân trong các quận/huyện được chọn	5,0	4,1
Số tổ dân phố (hay phần của tổ) trong các quận, huyện được chọn	21.255	7.717
Số tổ dân phố (phần của tổ) được chọn ở cấp độ 1	335	240
Số hộ dân trong các tổ dân phố được chọn	14.767	15.896
- Số hộ không di chuyển	11.725	13.761
- Số hộ di chuyển	3.042	2.135
Số hộ trong một tổ dân phố (hay phần của tổ dân phố) được chọn	44	66
Số hộ được chọn ở cấp độ 2 (hộ của dân số mẫu)	2.000	1.500
- Số hộ không di chuyển	1.200	900
- Số hộ di chuyển	800	600

- Những huyện hầu như thuần nông như huyện Cần Giờ và Củ Chi tại TP. Hồ Chí Minh và huyện Sóc Sơn ở Hà Nội đều bị loại ra khỏi danh sách.

Đối với TP. Hồ Chí Minh, việc chọn tổ dân phố được thực hiện tại INSEE, Paris. Còn đối với Hà Nội, danh sách các tổ dân phố không được hoàn tất đúng thời hạn, việc chọn các tổ được thực hiện tại chỗ với sự hỗ trợ của máy vi tính. Vấn đề tại Hà Nội là một số đơn vị được xác định ở ngoại thành có số lượng hộ gia đình quá lớn, thậm chí lớn hơn so với trung tâm thành phố (đôi khi lên đến cả 500 hộ dân); điều này đã vô hiệu hóa kế hoạch chọn mẫu và không thể lập danh sách một số lượng lớn các hộ gia đình như vậy trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra. Vì thế chúng tôi đã phải trở lại địa bàn để tìm những đơn vị nhỏ hơn nữa. Cũng vì lý do này mà chúng tôi đã dùng khái niệm «một phần của tổ dân phố» cho Hà Nội.

Trong phần lớn các trường hợp những kết quả đạt được rất phần khởi vì thường thì chúng tôi tìm được những đơn vị hành chính nhỏ hơn (gọi là nhóm hay *đội*) nhưng vẫn còn 7 đơn vị hành chính có qui mô quá lớn đối với kế hoạch của chúng tôi, với số lượng hộ dân lên đến 374 và 555 (xem *Bảng 2*). Vì thế chúng tôi đã quyết định chia nhỏ tại chỗ các đơn vị này, dù biết rằng chúng tôi đã dự trù nhiều đơn vị nhỏ hơn tổ dân phố ra để chọn lựa.

Bảng 2: Chia nhỏ 7 đơn vị hành chính ở ngoại thành Hà Nội

Huyện	Xã	Thôn/Xóm	Số hộ ước tính ³	Chia thành
Thanh Trì	Liên Ninh	T. An	395	2
Thanh Trì	Vĩnh Thụy	X.7	465	3
Đông Anh	Bạc Hồng	Quan Âm	446	3
Đông Anh	Tiên Dương	Lễ Pháp	485	3
Đông Anh	Đông Hới	X.5	494	3
Từ Liêm	Đại Mỗ	T.Tháp	374	2
Gia Lâm	T.trần Gia Lâm	T.14b	555	3

Nguồn: Theo thống kê hành chính mới nhất trong năm 2001 hoặc 2002

Các đơn vị hành chính có qui mô lớn được chia ra thành 2 hay 3 đơn vị nhỏ sao cho mỗi đơn vị nhỏ này có khoảng dưới 200 hộ gia đình. Trong quá trình tiến hành việc phân chia này, chúng tôi đã phát hiện ra rằng trước đó có một số *đội* bị chúng tôi bỏ quên (ví dụ, ở làng Lễ Pháp có hai *đội* chứ không phải một). Trong một thời gian ngắn mà tiến hành phân chia về không gian địa lý thật không dễ dàng chút nào. Đôi khi chúng tôi được tham khảo một bản đồ treo tường cất trong tủ Ủy ban nhân dân *xã* và nhanh chóng vẽ đơn vị hành chính cần điều tra nhưng không phải lúc nào cũng được như vậy. Trên thực tế, đầu tiên chúng tôi thường ước tính số hộ dân sẽ điều tra bằng cách dựa vào những dữ liệu hành chính có trong tay; điều tra viên được tạm thời xếp vào nơi điều tra và phải lập danh sách các chủ hộ một cách liên tục, không để sót hộ nào bằng cách đi theo lối của từng khối nhà và sẽ dừng lại khi đã lập đủ danh sách số hộ cần có. Phương pháp này không sợ lệch vì chỉ liên quan đến 7/240 đơn vị (2,9%).

³ Dữ liệu hành chính mới nhất (2001 hoặc 2002).

Một vấn đề khác là một số tổ dân phố đã được thay thế tại chỗ vì lý do này hay lý do khác, không thể tiến hành công việc dự kiến được. Danh sách các tổ dân phố đã được thay thế (tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội) được trình bày ở các bảng sau cùng với lý do thay thế (bảng 3 và 4).

Bảng 3: Các tổ dân phố được thay thế tại thành phố Hồ Chí Minh

STT	Quận	Phường/Xã	Tổ được chọn	Tổ được điều tra	Lý do thay thế
1	1	Nguyễn Cư Trinh	100	108	Ghi sai số
2	1	Bến Nghé	84	87	Tổ trưởng tổ dân phố vắng mặt thường xuyên Tổ trưởng mới của các tổ 85 và 86 từ chối hợp tác
3	1	Nguyễn Thái Bình	4	5	Tổ trưởng nằm viện
4	10	4	35	36	Tổ trưởng bị ốm
5	10	11	4	9	Tổ trưởng đi du lịch nước ngoài Tổ 9 gán tổ 5
6	Bình Chánh	Bình Chánh	17	16	Tổ trưởng đi xa Tổ 17 đã bị xóa, 2/3 số hộ trong tổ được chuyển qua tổ 16

Chỉ có 6 tổ được thay thế tại TP. Hồ Chí Minh và 10 tổ tại Hà Nội, lần lượt tương ứng với 1,8% và 4,2%. Những lý do thay thế thường là do sự vắng mặt kéo dài của Tổ trưởng tổ dân phố, do Tổ trưởng bị ốm, do Tổ trưởng vừa gặp sự cố trong cuộc sống gia đình hay do họ không muốn hợp tác. Tại Hà Nội, nhiều tổ dân phố thuộc quân đội, họ thường quản lý một diện tích đất rất rộng: để có thể vào điều tra cần phải có giấy phép đặc biệt của Bộ Quốc phòng, và chúng tôi quyết định không xin. Điều này cũng gây chút ít vướng mắc vì ta có thể nghĩ rằng người sống trong những tổ này có thể có những đặc điểm không nhất thiết giống những người khác, cho dù chưa hẳn họ đã là quân nhân.

Bảng 4: Các tổ dân phố được thay thế tại Hà Nội

STT	Quận	Phường/Xã	Tổ được chọn	Tổ được điều tra	Lý do thay thế
1	Hai Bà Trưng	Nguyễn Du	13	10	Ghi sai số Con trai của Tổ trưởng tổ 12 vừa mất Tổ trưởng tổ 11 từ chối hợp tác
2	Hai Bà Trưng	Đông Mác	5	6	Chồng của bà tổ trưởng bệnh nặng
3	Hai Bà Trưng	Đông Tâm	40	39	Tổ trưởng từ chối hợp tác
4	Hai Bà Trưng	Tân Mai	29	30	Tổ trưởng bệnh nặng
5	Hai Bà Trưng	Tân Mai	97	99	Tổ trưởng đi xa Tổ trưởng tổ 98 từ chối hợp tác
6	Ba Đình	Cống Vị	16	13	Tổ trưởng từ chối hợp tác Các tổ 14 và 15 thuộc quân đội
7	Ba Đình	Giảng Võ	11	12	Nhà của Tổ trưởng bị phá hỏng
8	Thanh Xuân	Phương Liệt	59	58	Tổ trưởng bệnh nặng
9	Đống Đa	Trung Liệt	77	76	Tổ thuộc quân đội
10	Đông Anh	Việt Hùng	Khu Đông	Xóm 2	Đang bầu lại Ban lãnh đạo nên từ chối hợp tác

Những chỉ dẫn cho việc chọn tổ dân phố thay thế không hoàn toàn giống nhau tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội: tại TP. Hồ Chí Minh chúng tôi chọn trong danh sách tổ đứng ngay sau tổ được thay thế nhưng như bảng 3 cho thấy không phải lúc nào cũng làm được; còn tại Hà Nội, chúng tôi khi thì chọn tổ dân phố đứng ngay trước tổ được thay thế, khi lại chọn tổ đứng ngay sau đó. Không có vấn đề gì đáng nói nếu như chúng tôi không giao công việc này cho điều tra viên và kiểm tra viên làm. Điều này rõ ràng có thể dẫn đến thiếu sót vì các điều tra viên và kiểm tra viên này dĩ nhiên sẽ chọn nơi nào "dễ nhất". Tuy nhiên, do số lượng các tổ dân phố được thay thế rất thấp và do những tổ dân phố này thường được thay thế bằng những tổ dân phố khác gần kề nên thiếu sót (nếu có) thì cũng không đáng ngại lắm.

Thông báo đến chính quyền

Chính quyền thành phố đã được báo cáo khi dự án bắt đầu, sau đó lãnh đạo các đơn vị hành chính có liên quan trực tiếp được thông báo chi tiết hơn sau khi các tổ dân phố được chọn điều tra. Có một khác biệt lớn giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội: tại TP. Hồ Chí Minh, mọi thông tin đều trực tiếp thông qua đơn vị quản lý (Ủy ban nhân dân thành phố, quận, *phường/xã*, tổ dân phố) vì Viện kinh tế TP. Hồ Chí Minh trực tiếp trực thuộc Ủy ban Nhân dân TP. Hồ Chí Minh nên mọi việc đều thuận lợi. (Cấp độ *khu phố*, nằm giữa *phường* và tổ dân phố, có quá nhiều tổ dân phố); trong khi đó tại Hà Nội, thông tin lại chủ yếu đến từ mạng lưới của Ủy ban dân số và kế hoạch hóa gia đình, ban này có mạng lưới ở mỗi cấp; đa số nhân viên của Ủy ban dân số kế hoạch hóa gia đình đã từng học tại Trung tâm Dân số nên mọi việc dễ dàng; chỉ ở cấp độ *phường/xã* và tổ dân phố, giới chức hành chính mới tham gia trực tiếp vào điều tra theo đề nghị của Ủy ban dân số và kế hoạch hóa gia đình. Như vậy, tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, công tác điều tra nhận được sự giúp đỡ cần thiết của chính quyền. Ở đây, có thể giả thiết rằng sẽ dĩ có ít tổ trưởng tổ dân phố tại TP. Hồ Chí Minh từ chối giúp đỡ điều tra là do họ đã được cấp trên đề nghị trực tiếp.

Sau đó điều tra viên đã tiếp tục thực hiện ở tất cả các giai đoạn của cuộc điều tra cho đến từng hộ gia đình.

Lập danh sách các chủ hộ theo từng tổ dân phố

Nhiệm vụ trong giai đoạn đầu của cuộc điều tra là lập danh sách các chủ hộ trong mỗi tổ dân phố. Điều tra viên không sao lại bản danh sách các chủ hộ có sẵn ở cơ quan quản lý hành chính vì những lý do sau đây:

- + Các danh sách có sẵn có thể chưa có đầy đủ hay chưa được cập nhật thường xuyên theo từng khu vực. Điều này là một trở ngại lớn khi điều tra về tình hình di dân.
- + Mục đích các danh sách có sẵn khác với mục đích của cuộc điều tra. Chúng nhằm mục đích quản lý việc cư trú. Có nhiều loại giấy cư trú khác nhau (KT1, KT2, KT3, KT4, mà chúng tôi đã có dịp đề cập ở phía trên); điều này có nghĩa là trong danh sách có sẵn có những người không thuộc đối tượng điều tra (những người đăng ký tại chỗ nhưng không cư ngụ tại đây lại cư ngụ ở nơi khác) mà có thể bỏ sót những người là đối tượng điều tra vì họ đang sống tại tổ (người thuê nhà, người nước ngoài...).

Tuy nhiên, chúng tôi đã gợi ý nên tham khảo các danh sách có sẵn sau khi đã lập xong bản danh sách riêng để có thể điều chỉnh và bổ sung nếu thấy cần thiết. Cách làm này nhìn chung đã được áp dụng, trừ trường hợp nghi ngờ xảy ra ở 3 tổ dân phố tại Hà Nội. Bản danh sách nêu ra các loại giấy phép cư trú, trong khi điều này không hề được yêu cầu.

Để lập danh sách các chủ hộ, điều tra viên phải đi bộ đến từng nhà cùng với tổ trưởng tổ dân phố. Điều tra viên cần hỏi tổ trưởng tên chủ hộ, tình trạng của hộ là hộ không di chuyển (đến trước năm 1998) hay hộ di chuyển (đến sau năm 1998). Những thông tin trên nhìn chung tổ trưởng tổ dân phố đều biết và hiếm khi điều tra viên phải hỏi từng nhà. Tên và địa chỉ của chủ căn hộ cũng được ghi lại trên danh sách.

Các hộ tập thể không nhiều và cũng không quá đông nên có thể xem như những gia đình bình thường.

Chọn các hộ gia đình - mẫu ngẫu nhiên tầng thứ hai

Việc chọn các hộ gia đình theo mẫu ngẫu nhiên tầng thứ hai (từ danh sách các hộ gia đình đã được lập trong các tổ dân phố đã chọn) được thực hiện nhờ một chương trình chuyên biệt do INSEE soạn thảo. Số lượng các hộ không di chuyển và di chuyển có chênh lệch nhằm đảm bảo đủ số lượng các hộ di chuyển trong dân số mẫu vì có một số câu hỏi dành riêng cho những hộ di chuyển (Bảng 1).

Chương trình đã đánh số thứ tự của gia đình được chọn trong tổ. Công việc tiếp theo là đánh dấu gia đình nào được chọn trong danh sách bằng bút dạ quang với 2 màu khác nhau đánh dấu hộ di chuyển và hộ không di chuyển. Tất cả các danh sách đều được sao để lưu lại và điều tra viên được cấp bản danh sách hoàn chỉnh đã xử lý, điều này cho phép điều tra viên dễ dàng nhìn thấy hộ gia đình cần tìm.

Trong giai đoạn điều tra này, một số hộ gia đình đã được thay thế vì họ từ chối trả lời, hay vắng mặt kéo dài liên tục. Do vậy, phải thay hộ không di chuyển bằng hộ không di chuyển khác kế tiếp trong danh sách và tương tự như vậy đối với các hộ di chuyển (nếu gia đình cần thay thế ở cuối danh sách thì gia đình thay thế sẽ ở đầu danh sách). Việc thay thế như vậy có thể dẫn đến sự thiếu chính xác nhiều hơn nhưng không thể nào làm khác được. Nhìn chung, tỷ lệ gia đình phải thay đổi rất thấp (2,3% tại TP.Hồ Chí Minh và 3,6% tại Hà Nội). Hơn nữa, cần lưu ý rằng khác với tổng điều tra dân số, không có cách nào để buộc một người trả lời phỏng vấn trong một cuộc điều tra như thế này, ngoài sự thuyết phục của tổ trưởng tổ dân phố và của điều tra viên nhưng không phải lúc nào cũng thành công.

Điều tra hộ gia đình

Cuộc điều tra về các hộ gia đình bắt đầu từ ngày 25 tháng 3 năm 2003 tại TP. Hồ Chí Minh và 1 tháng 4 năm 2003 tại Hà Nội. Thời gian điều tra ước tính khoảng 3 tuần nhưng thực tế đã kéo dài hơn một chút vì các điều tra viên bận nhiều công việc. Việc theo dõi quá trình điều tra của giám sát viên đem lại nhiều thông tin quan trọng cho việc phân tích các kết quả.

Chúng tôi đã soạn thảo một giấy kiểm tra và sử dụng tại Hà Nội nhằm lập danh sách các gia đình đã được điều tra với số điện thoại của họ (khoảng 60% các gia đình có điện thoại). Cách làm này cho phép tiến hành kiểm tra dễ dàng qua điện thoại.

Vấn đề quà cáp và tiền thù lao cho người được điều tra đã được đề cập lại tại Hà Nội cũng như tại TP. Hồ Chí Minh. Việc chi tiền như vậy không nên có đối với một điều tra có liên quan đến một số lượng lớn hộ gia đình, giống như trong tổng điều tra dân số, bởi lẽ điều đó sẽ làm hao hụt nghiêm trọng ngân sách điều tra và có nguy cơ ảnh hưởng nặng nề đến các điều tra sau này. Tuy nhiên, vấn đề thù lao có thể chính đáng khi cuộc phỏng vấn kéo dài, điều tra viên được chủ nhà đón tiếp nồng hậu và mời

nước chè hay nước giải khát, hay hộ gia đình điều tra đã từng được trả tiền trong một cuộc điều tra trước đó...

Tại Hà Nội, một đại diện hành chính huyện Gia Lâm đã đề nghị bớt 14.000 đồng trong khoản thù lao của điều tra viên để mua một bánh xà bông thơm và một chiếc khăn mặt tặng cho mỗi hộ gia đình điều tra. Số tiền ấy bằng 1/3 thù lao của điều tra viên và tổng số tiền này vào khoảng 21 triệu đồng; xem ra đó không phải là giải pháp hay. Cuối cùng, chỉ đạo dự án đã yêu cầu điều tra viên tự mình xoay sở tùy theo trường hợp cụ thể nếu thấy cần phải làm một động tác tượng trưng.

Tại TP. Hồ Chí Minh, một điều tra viên ở quận 1 đã tặng mỗi gia đình mình vừa phòng vẫn một gói bánh quy. Hành động này thật hợp với một nơi như vậy.

Các mức thù lao khác nhau cho điều tra viên thể hiện ở bảng 5.

Chúng tôi đã cố tăng thù lao cho các điều tra viên làm việc tại các khu vực ngoại thành để bù đắp phần nào chi phí và thời gian đi lại nhiều hơn (đặc biệt là tiền xăng). Tại TP. Hồ Chí Minh, chúng tôi quyết định trả tiền nhiều hơn cho việc phỏng vấn các hộ gia đình di chuyển vì thời gian phỏng vấn có thể kéo dài hơn.

Bảng 5: Mức thù lao cho điều tra viên tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (đồng)

Công việc	Vùng	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội
		Hộ gia đình không di chuyển	Hộ gia đình di chuyển	
Lập danh sách các chủ hộ (theo tổ dân phố)	Quận nội thành	30.000		25.000
	Quận ngoại thành	30.000		30.000
	Huyện	30.000		35.000
Phỏng vấn (hộ gia đình)	Quận nội thành	35.000	45.000	35.000
	Quận ngoại thành	40.000	50.000	40.000
	Huyện	45.000	55.000	45.000

* Tỷ giá hối đoái: 1 Euro bằng 16.490 đồng tại Hà Nội và 16.589 đồng tại TP. Hồ Chí Minh, tháng 3 năm 2003

Nhập dữ liệu vào máy tính và thống nhất mã số các câu hỏi mở

Các dữ liệu đã được nhập vào máy tính tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội bằng cùng một chương trình được viết riêng cho cuộc khảo sát này.

Các câu hỏi mở được xử lý thủ công một cách đầy đủ (*Phụ lục 1*). Chúng tôi đã dành nhiều thời gian cho việc chỉnh sửa và hợp lý hóa mã số. Cùng lúc, tất cả các lời

dẫn đầu được điều tra viên ghi chép lại để sau này sử dụng cho việc phân tích và minh họa một tình huống cụ thể nào đó.

Quản lý các tập tin dữ liệu và chỉnh sửa

Các tập tin được lập tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội ở dạng Access đã được chuyển sang dạng SPSS sau đó kết hợp lại để thuận lợi cho việc sử dụng và so sánh giữa hai thành phố. Một kỹ thuật viên TP. Hồ Chí Minh đã được cử ra Hà Nội để giám sát những công việc chỉnh sửa cuối cùng và sắp đặt tổng thể các tập dữ liệu. Việc sắp xếp cuối cùng là gắn các thông tin lên các số đã mã của các biến số và thay đổi tập dữ liệu liên quan đến phần lịch sử di chuyển được hoàn tất vào tháng 7 và tháng 8 năm 2003 khi người phụ trách dự án tại Hà Nội sang công tác tại Paris.

Chúng tôi đặc biệt chú ý đến tình trạng di chuyển của các hộ gia đình. Hai biến số cung cấp một thông tin về vấn đề này: biến số *migrasta* (tình trạng di chuyển ở trang đầu của bảng câu hỏi hộ gia đình) và biến số *q201move* (trang 4 của bảng câu hỏi). Biến số thứ nhất là tình trạng di chuyển của các hộ gia đình theo lời tố tụng tố dân phổ cho biết trong lúc lập bản danh sách các chủ hộ trước khi tiến hành điều tra, trong khi biến số thứ 2 là tình trạng di chuyển “thực” do những người được phỏng vấn cung cấp trong lúc điều tra. Dựa vào biến số *migrasta* mà chúng tôi chọn tỷ lệ các hộ gia đình bằng cách áp dụng một tỷ lệ hộ không di chuyển cao hơn tỷ lệ hộ di chuyển. Như vậy, phải sử dụng biến số này để xây dựng quyền số khi phân tích, ngay cả khi tình trạng di chuyển “thực” khác với tình trạng di chuyển thu thập khi lập các danh sách. Nhất thiết không nên chỉnh sửa biến số *migrasta* trong bảng câu hỏi sau khi phỏng vấn. Chẳng hạn, một hộ gia đình được xem là không di chuyển trong giai đoạn 1 (mã số 1 trong biến số *migrasta*) mà trở thành hộ di chuyển (mã số 1, nếu trả lời “có”, trong biến số *q201move*), sẽ được áp dụng quyền số của hộ gia đình không di chuyển (mã số 1 trong biến số *migrasta*), vì chính biến số này quyết định sự lựa chọn hộ vào danh sách.

Trong trường hợp các hộ gia đình được chọn bị thay thế vì lý do này hay lý do khác, thì một hộ gia đình không di chuyển phải được thay bằng một hộ gia đình không di chuyển khác dựa theo tình trạng di chuyển được ghi nhận trong giai đoạn một của cuộc điều tra và một hộ di chuyển phải được thay bằng một hộ di chuyển khác cũng theo nguyên tắc đó. Đã có một vài sai sót xảy ra, nhưng rất ít nên không ảnh hưởng đến việc cân bằng cuối cùng (*Phụ lục 2*). Tại Hà Nội, trong máy tính vẫn còn lưu dữ liệu của 5 gia đình bị điều tra sai do tình trạng di chuyển không đúng; sau đó điều tra viên đã trở lại hiện trường để tiến hành phỏng vấn các gia đình khác có tình trạng cư trú cần thiết: cuối cùng 5 gia đình trên đã được đưa hẳn ra khỏi tập dữ liệu; đó là các mã số 2587, 2615, 3184, 3185 và 3506.

Phân tích

Rất nhiều chuyên gia đã được mời tham gia vào quá trình phân tích. Các tác giả tình nguyện phân tích từng chương và đã phải liên hệ với nhau để phân chia chương mà họ đảm trách thành nhiều phần nhỏ để chia sẻ công việc trong giai đoạn đầu trước

khi tiến hành thảo luận về kết quả; cuối cùng tài liệu đầu tiên đã hoàn thành vào cuối tháng 9 năm 2003. Những “hướng phân tích” được soạn thảo gửi đến cho các tác giả.

Khi làm việc chung chắc chắn không thể tránh được những trục trặc phát sinh, như trường hợp một người TP. Hồ Chí Minh nhận viết chương 5 nhưng ba tháng sau, vào tháng 11 năm 2003 lại thoái thác, điều này dĩ nhiên đã gây khó khăn và làm chậm lại tiến độ công việc của cả nhóm.

Thảo luận về bản thảo và hoàn thiện báo cáo

Toàn bộ các chương của bản thảo, trừ chương 5 do hoàn thành chậm, đã được dịch sang tiếng Pháp hoặc tiếng Việt để đảm bảo việc trao đổi thông tin. Công việc này do nhóm của Hà Nội đảm trách vì trong nhóm này có 3 thành viên là người song ngữ. Sau đó, mỗi chương được tổ chức thảo luận trong nhiều buổi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Sau khi đọc một số chương đầu, chúng tôi đã thống nhất một số nguyên tắc về nội dung và hình thức của báo cáo nhằm đảm bảo tính nhất quán giữa các chương, thống nhất cách trình bày tạo điều kiện thuận lợi cho việc biên tập.

Một trong những quyết định quan trọng là gộp lại thành một chương duy nhất (chương 4), từ hai chương theo dự kiến là phân tích dữ liệu về các hộ gia đình di chuyển và phân tích dữ liệu về các hộ gia đình không di chuyển. Vì vậy, chúng tôi đã đề nghị đề cương chi tiết cho chương mới và các bảng trắng được tổng hợp từ bảng biểu chính của hai chương cũ.

Sau khi chỉnh sửa, bản báo cáo đã được in bằng tiếng Việt chuẩn bị cho ngày 10 tháng 12 năm 2003, sau đó được chuyển đến biên dịch chuyên nghiệp rồi in ra bằng tiếng Pháp vào 3 tuần cuối tháng Giêng năm 2004.

Bản cuối cùng tiếng Việt của báo cáo được thực hiện phục vụ cho hội nghị công bố kết quả nghiên cứu được tổ chức tại TP. Hồ Chí Minh vào 31 tháng 3 năm 2004.

Cuộc hội thảo quốc tế cuối cùng của các dự án PRUD được tổ chức từ ngày 5 đến 7 tháng 5 năm 2004 tại UNESCO ở Paris với chủ đề “Quản lý các thành phố phía Nam, khó khăn trong nghiên cứu và hoạt động”.

Việc sử dụng các dữ liệu điều tra vì mục đích thông tin và viết bài báo khoa học được khuyến khích.

Tài liệu tham khảo

- Ban Chi 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.
- Cục Thống kê Hà Nội/Hanoi Statistical Office, 2003, Niên giám thống kê Hà Nội 2002/Hanoi statistical yearbook 2002. Hà Nội, 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. HỒ CHÍ MINH, 247 tr.
- Tổng cục Thống kê/General Statistics Office, 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% Tổng điều tra Dân số và Nhà ở, 1/4/1999/ Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. [1 CD-ROM với biểu đồ và hướng dẫn sử dụng gồm 71 trang]
- 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 Van Thanh, Lê Thi Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, 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.
Tài liệu mới: 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 Chinh, 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.

Tài liệu mới: 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

Tài liệu mới: 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.

Tài liệu mới: 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.

Tài liệu mới: 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 tại 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.

Phụ lục 1

MÃ SỐ CÁC CÂU HỎI MỜ

Những câu hỏi mờ cần nói rõ thêm (có phần "khác") không có trong phụ lục này vì không nhận được câu trả lời khi điều tra.

Q.2.2: Nếu có, trước đây nhà ông/bà ở đâu?

Quốc gia (nếu ở nước ngoài):

Các quốc gia ở châu Á: 01 Campuchia, 02 Hàn Quốc, 03 Đài Loan

Các quốc gia ở châu Âu: 11 Pháp, 12 Đức, 13 Ba Lan

Các quốc gia ở châu Mỹ: 21 Mỹ, 22 Canada

Các quốc gia ở châu đại Dương: 31 Úc.

Q.2.3: Lý do chính để ông/bà chuyển đến chỗ ở hiện nay là gì? (một câu trả lời)

01 Muốn có nhà lớn hơn

02 Muốn có nhà nhỏ hơn

03 Muốn có nhà đầy đủ tiện nghi hay hiện đại hơn

04 Muốn sở hữu nhà

05 Muốn sống độc lập

06 Muốn có nhà riêng sau khi kết hôn

07 Muốn ở gần nơi làm việc hơn

08 Muốn ở gần trường học hơn

09 Giải tỏa và tái định cư

10 Giá nhà đất tại nơi chuyển đến rẻ hơn chỗ cũ

11 Môi trường sống và điều kiện làm việc ở nơi mới tốt hơn

12 Muốn ở gần nhà người thân hay bạn bè hơn, ở nhà bạn trong khi chờ đi nước ngoài

13 Được thừa kế nhà ở

14 Lấy lại nhà cho thuê

15 Bán nhà vì cần tiền, chia tài sản cho các con

16 Giữ nhà cho họ hàng vì họ đi xa

17 Nhà được nhà nước hay công ty cấp

Q.2.8: Vật liệu mái lợp nhà của ông/bà là gì? (chỉ một câu trả lời cho mỗi cột)

08 Khác: Fibrô xi măng

Q.2.21: Ông/bà có các loại phương tiện giao thông nào?

1 Xe đạp

2 Xe máy

3 Ôtô riêng

4 Tàu, thuyền

5 Khác: xích lô, xe lam, ba bánh

Q.3.1.1: Có những ưu điểm sau đây:

5 Ưu điểm khác: Điều kiện học tập tại nhà tốt hơn (rộng hơn, yên tĩnh hơn), có thể làm một buổi, đường tốt, phương tiện giao thông tốt, nhà chắc chắn.

Q.3.2.1: Ưu điểm chính là:

4 Ưu điểm khác: Môi trường tốt, vậy là không bệnh tật.

Phản thứ tư: Mã số của lý do chuyển nhà (cột 6)

01 Tìm việc/công việc/thuyền chuyển công tác/thu nhập

02 Trường học/đào tạo

03 Kết hôn

04 Ly hôn

05 Đi theo chủ hộ/đoàn tụ gia đình

06 An ninh bất ổn/chiến tranh/kết thúc chiến tranh

07 Xung đột gia đình

08 Sống độc lập

09 Mong muốn có nhà tiện nghi hơn

10 Buộc phải chuyển nhà (trừ những trường hợp liên quan đến chiến tranh nhưng lại bao gồm cả những trường hợp giải tòa và bị người cho thuê đòi lại nhà)

11 Nhà của nhà nước hay công ty cấp

12 Dịch vụ y tế tốt hơn

13 Về hưu

99 Lý do khác không nói rõ

Yếu tố cuối vẫn được giữ lại vì không phải lúc nào người hỏi cũng nêu rõ lý do vì vậy khi phân tích phải lưu ý đến.

Q.5.7: Lý do chính của việc thay đổi hoạt động nghề nghiệp?

Công việc và thu nhập

01 Công việc tốt hơn, ổn định hơn, thu nhập cao hơn

02 Dễ kiếm việc, dễ làm ăn

03 Thuyền chuyển công tác

04 Hết hợp đồng lao động

05 Điều kiện làm việc tốt hơn

06 Nghề nghiệp phù hợp hơn, thích hơn

Nơi làm việc và chỗ ở

11 Gần chỗ làm hơn

12 Nơi làm việc trước đây bị chuyển đi

13 Đòi chỗ ở

14 Gần cha mẹ hơn

Đào tạo

21 Nhiều cơ hội đi học hơn

Q.6.3: Hôm qua ông/bà ra khỏi nhà để làm gì? (có thể có nhiều câu trả lời)

- 00 Không rời nhà
- 01 Vì công việc (bán sỉ, buôn bán, tìm đối tác làm ăn, tìm việc, tới chỗ làm xin phép nghỉ)
- 02 Trường học/đào tạo (tìm nơi học)
- 03 Đưa/đón con ở trường/đi học
- 04 Đi mua sắm
- 05 Thăm gia đình (ở thành phố hoặc nông thôn)
- 06 Thăm bạn bè
- 07 Đến phòng y tế hoặc bệnh viện
- 08 Giải trí (đi dạo, chơi thể thao, đá banh, chơi tennis, trượt patanh, thể dục, chơi cờ, đến nhà văn hóa, quán rượu, nhậu, ăn sáng, đi chơi với bạn, hoạt động xã hội, đưa mẹ ra trạm xe buýt, đi du lịch)
- 09 Khác (đi chùa hay nhà thờ, mang thực phẩm ra khỏi nhà, đi dự đám tang)

Q.6.3.4: Loại hình giải trí yêu thích và tần số tham gia?

- 01 Xem phim.
- 02 Xem kịch, múa.
- 03 Hòa nhạc, âm nhạc.
- 04 Tham gia hoạt động ở nhà văn hóa, thanh niên, xem triển lãm.
- 05 Đi nháy/hộp đêm.
- 06 Hát karaoke.
- 07 Uống cà phê, rượu, bia, tán gẫu trên mạng, chơi game.
- 08 Thăm gia đình, bạn bè.
- 09 Đi dạo, đi bộ.
- 10 Thể thao, thể dục buổi sáng, tập thể hình, đá banh, xem đá bóng, chơi billard, bóng bàn.
- 11 Tham gia các hoạt động của khu phố.
- 12 Thường xuyên đi chùa hoặc nhà thờ.
- 13 Du lịch, đi xa, đi dã ngoại, đi pic-nic.

Q.7.4: Khó khăn cho việc đi chuyển là gì? (có thể có nhiều câu trả lời)

- 00 Không biết, luôn ở nhà, không có phương tiện.
- 01 Không có khó khăn.
- 02 Tắc đường, xe chạy không đúng làn đường quy định, khó qua đường...
- 03 Giao thông nguy hiểm, nhiều tai nạn, đi lại mệt mỏi.
- 04 Đường xa.
- 05 Không có xe buýt (“mất quá nhiều thời gian khi đi tàu thủy”).
- 06 Xe buýt không đều chuyến, quá đông, thiếu phương tiện giao thông, bến xe buýt cách xa nhà (thiếu tuyến xe buýt).
- 07 Giá vé quá cao (“thù tục bảo hiểm quá phức tạp nhưng lại chẳng bao giờ bồi thường”).
- 08 Đường phố kém chất lượng, hẹp, nhiều ổ gà, hay bị ngập úng, đường bị chặn, ngõ窄 nghèo quanh co, bị nhiều người buôn bán lấn chiếm, hay có những người nằm dọc hai bên đường, không có chỗ đậu xe, đường không trải nhựa hoặc bê tông hay mặt đường nhựa kém.

09 Ô nhiễm, ồn ào.

10 Thiếu bãi đậu xe cho ô tô và xe máy.

Q.7.8: Tại sao? (*Ý kiến về cảnh sát giao thông*)

00 Không có câu trả lời, không có ý kiến, không biết, hiếm khi ra phố, không biết gì về giao thông, không quan tâm đến vấn đề, tôi không quan tâm, tôi không đi ra ngoài, tôi chỉ nghe nói về vấn đề này.

Số lượng cảnh sát giao thông

01 Số lượng cảnh sát cảnh sát giao thông đủ để làm việc này.

02 Cảnh sát giao thông thường xuyên có mặt tại các ngã tư và những nơi khác

03 Số lượng cảnh sát không đủ tại các ngã tư hay vào các giờ cao điểm.

04 Không có cảnh sát tại một số nơi, cảnh sát không đến khi có tai nạn xảy ra, người ta không bao giờ nhìn thấy cảnh sát, cảnh sát không tôn trọng giờ làm việc, cảnh sát chỉ làm việc khi họ muốn, khi cần đến cảnh sát thì không thấy đâu, cảnh sát chỉ tập trung tại các ngã tư lớn còn bỏ các giao lộ nhỏ.

Hiệu quả làm việc của cảnh sát

11 Cảnh sát tới giải tòa các vụ kẹt xe, cảnh sát làm giảm số lượng xe máy.

12 Cảnh sát thực hiện đầy đủ các thủ tục khi có tai nạn.

13 Cảnh sát tốt bụng với mọi người, giúp đỡ mọi người qua đường.

14 Cảnh sát làm việc tốt, nhiệt tình, làm việc nhiều, can thiệp nhanh chóng, công việc nặng nhọc, giải quyết những vấn đề xảy ra trên đường, chấm dứt những cuộc đua trái phép, bắt giữ những người buôn bán trái phép, xử phạt nghiêm minh đối với ai phạm luật, không nhận đút lót, giải tán người gây rối, giúp mọi người hiểu luật, bắt áp dụng các qui định 13 và 04, xử phạt ai phạm luật, làm việc nặng nhọc vì mọi người không biết qui định, khi cảnh sát có mặt mọi người có thái độ tốt hơn.

15 Cảnh sát nhắc mọi người tôn trọng luật giao thông.

16 Cảnh sát không giải quyết được các vụ kẹt đường, điều khiển giao thông kém, người ta không thấy có cảnh sát tại những nơi xảy ra kẹt xe, vẫn còn một số người buôn bán trên đường phố.

17 Một số người phạm luật nhưng vẫn không bị xử lý.

18 Cảnh sát nhiều khi xử phạt không đúng, có thái độ hung hăng, chuyên quyền, hống hách, quan liêu, làm khổ người già, đánh đập người buôn bán rong.

19 Cảnh sát làm việc kém, không nhiệt tình, thiếu trình độ, không biết luật giao thông, gây khó khăn cho tài xế khi xét bằng lái, không chịu thông báo nên người dân không biết luật giao thông, hệ thống tín hiệu giao thông lộn xộn.

20 Một số công chức trong ngành cảnh sát ăn hối lộ, cảnh sát không ghi biên lai xử phạt.

Q.7.10: Tại sao? (Ý kiến dư luận về chất lượng các phương tiện giao thông công cộng hiện đang hoạt động)

00 Không có câu trả lời, không có ý kiến, không biết, không đi xe buýt

Tình trạng xe buýt

- 01 Số lượng xe buýt đủ, thỏa mãn yêu cầu của mọi người
- 02 Chất lượng xe buýt tốt, xe mới, đủ tiện nghi, có các tuyến mới, an toàn cao, cho phép lưu thông khi trời mưa.
- 03 Chất lượng xe buýt kém.
- 04 Xe buýt quá to còn đường chật và quá đông người, thiếu các loại xe buýt loại nhỏ để đi lại các khu phố nhỏ.

Phục vụ

- 11 Đúng giờ, phục vụ thường xuyên.
- 12 Không đúng giờ, phục vụ lúc có lúc không, phải chờ lâu, mất nhiều thời gian khi đi xe buýt.
- 13 Xe buýt chờ quá đông người, hay bị tắc vào các giờ cao điểm, không thể ngồi, không có đủ chỗ ngồi.
- 14 Chất lượng phục vụ kém, kiểm tra viên xe buýt có thái độ không đúng mực đối với hành khách, thỉnh thoảng không đưa vé cho khách, bỏ trạm, có bọn móc túi trên xe buýt, chất lượng phục vụ tùy thuộc từng tuyến, xe buýt không đi đúng lịch trình dự kiến, lái xe ẩu, thỉnh thoảng gây tai nạn, chờ quá nhiều hàng hóa.
- 15 Các tuyến xe buýt không tiện cho mọi người, tập trung trong trung tâm thành phố mà khu vực ngoại thành lại thiếu, không thuận tiện, không có xe buýt về đêm, không có xe buýt trên một số tuyến đường, số lượng các trạm chờ xe buýt ít quá, trạm chờ cách xa nhà.
- 16 Phục vụ tốt, ưu tiên cho người già và trẻ nhỏ, đi xe buýt tốt hơn đi taxi.

Giá vé

- 21 Rẻ, chấp nhận được, đi xe buýt rẻ hơn đi xe máy, xe ôm, taxi, có giảm giá đối với các đối tượng là học sinh, sinh viên.
- 22-
- 23 Đắt, giá cao, không hợp lý, một số tuyến lấy vé quá cao.

Q.7.11: Theo ông/bà, cần phải làm gì để phương tiện giao thông công cộng thu hút mọi người sử dụng?

- 00 Không có câu trả lời, không có ý kiến, không biết.
- 01 Đưa vào sử dụng nhiều xe buýt mới và/hoặc các tuyến mới, tăng số chuyến, tăng chuyến vào buổi tối, mở thêm các tuyến ở ngoại thành, các khu đông dân, các khu chợ, trường học, nhà ga, cần có nhiều xe liên vận hơn, vào các giờ cao điểm, cứ 5 phút phải có một chuyến xe buýt, cần có xe buýt dành riêng cho sinh viên và người lao động.
- 02 Cải thiện đường xá cho xe buýt lưu thông, tạo đường riêng cho xe buýt, lắp đặt các thiết bị phân định ranh giới hành lang cho xe buýt, có một số đường một chiều, xây thêm cầu.

- 03 Điều chỉnh sự phân bố các bến xe buýt, tăng thêm bến, trạm dừng, giảm các bến bên trong nội thành và tăng ở ngoại ô.
- 04 Cải thiện chất lượng phục vụ, đảm bảo đúng giờ, đào tạo tài xế có tay nghề vững, hạn chế số lượng hành khách trên mỗi chuyến, xe cần phải dừng lại ở tất cả các điểm dừng nếu có người chờ ngay cả khi trên xe đã đầy người.
- 05 Hạn chế các phương tiện lưu thông cá nhân, cấm xe máy vào trung tâm thành phố.
- 06 Buộc mọi người tôn trọng luật đi đường, tôn trọng luật giao thông, cấm các loại xe tải nặng và xe kéo container vào trong thành phố.
- 07 Tăng cường hỗ trợ các công ty vận tải công cộng, hạ giá vé xe buýt, quy định giá lộ trình theo khoảng cách, giảm giá vé cho người già, thanh niên, công nhân...
- 08 Không nên phát triển xe buýt vì đường xá chật chội và/hoặc do chất lượng xe buýt kém, không cho sử dụng xe buýt nữa vì gây ô nhiễm môi trường, cần giảm số lượng xe buýt để không gây cạnh tranh với xe ôm.
- 09 Cải thiện việc thông tin, cải thiện thông tin cho hành khách (thông báo lịch giờ xe chạy, sơ đồ các tuyến, in phát brochures...), thông tin tốt hơn cho các hành khách về qui định khi sử dụng xe buýt, tuyên truyền về các lợi ích của xe buýt.
- 10 Quy hoạch đô thị: thành lập các trạm gửi xe xung quanh bến xe buýt cho xe máy, di dời các trường đại học và các cơ quan hành chính lớn ra ngoại thành và đồng thời xây dựng nhiều nhà ở ở ngoại thành.
- 11 Bàn bạc: bàn bạc giữa tất cả các tổ chức, cơ quan có liên quan đến chính sách giao thông đô thị.
- 12 Đa dạng hóa các phương tiện giao thông: xây dựng tàu điện ngầm, phục hồi xe điện...

Q.8.4: Nếu ông/bà không có ý định ở lại lâu trong khu phố này, hãy cho biết lý do?
(Có thể có nhiều câu trả lời)

- 01 Môi trường thiên nhiên không tốt, thiếu nước sạch.
- 02 Môi trường xã hội không tốt, tôi tìm một khu phố sang trọng hơn.
- 03 An ninh bất ổn, có những vấn đề về an ninh.
- 04 Các vấn đề về giao thông, việc di chuyển khó khăn.
- 05 Vì lý do đoàn tụ gia đình, đi theo chủ hộ.
- 06 Kết hôn, ly hôn.
- 07 Thay đổi nơi làm việc, tìm việc.
- 08 Vì các lý do thừa hưởng gia tài, bất động sản thừa hưởng ở nơi khác.
- 09 Đào tạo, điều kiện học tập tốt hơn, đi học đại học.
- 10 Muốn có nhà riêng.
- 11 Bắt buộc phải chuyển nhà, giao tòa.
- 12 Có dự định di dân ra nước ngoài.
- 13 Nhà mới: xây lại một căn nhà mới lớn hơn ở ngoại thành, muốn mở rộng nơi ở, được nhà nước cấp cho căn nhà mới.

Q.8.5: Ông/Bà dự tính sẽ đi đâu?

[Nhắc lại: cùng mã số như trong phần 2.2]

Quốc gia (nếu ở nước ngoài):

Các nước châu Á: 01 Campuchia, 02 Hàn Quốc, 03 Đài Loan

Các nước châu Âu: 11 Pháp, 12 Đức, 13 Ba Lan

Các nước châu Mỹ: 21 Mỹ, 22 Canada

Các nước châu Đại Dương: 31 Úc

Phụ lục 2

**PHÂN BỐ CÁC HỘ GIA ĐÌNH THEO TÌNH TRẠNG DI CHUYỂN
VÀ THEO TRỌNG SỐ ĐỂ PHÂN TÍCH**

Tình trạng di chuyển (trang đầu của bảng câu hỏi) (1)	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Thực tế (2)	Mẫu (3)	Trọng số (4)=(2)/(3)	Thực tế (5)	Mẫu (6)	Trọng số (7)=(5)/(6)
Tổng số (%)	100,0	100,0	-	100,0	100,0	-
Hộ không di chuyển (mã số 1)	79,4	60,0	1,32	86,6	60,0	1,44
Hộ di chuyển (mã số 2)	20,6	40,0	0,52	13,4	40,0	0,34
Số lượng hộ	-	2 000	-	-	1 500	-

Phần thứ nhất
Di chuyển nội thị

Thông tin rút ra từ cuộc Tổng điều tra Dân số và Nhà ở năm 1999¹

*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 Chinh*

Điều tra dân số là một công cụ không thể thay thế trong nghiên cứu di chuyển (thay đổi nơi cư trú) trên địa bàn thật nhỏ vì nó giúp loại bỏ những sai sót thường xảy ra khi thu thập số liệu. Dựa trên kết quả điều tra dân số, việc nghiên cứu tình hình nhập cư vào một khu vực cho trước (khu vực tập trung người nhập cư) sẽ dễ hơn nghiên cứu tình hình xuất cư cũng từ khu vực này (vì người xuất cư phân bố rải rác trên khắp đất nước, thậm chí ở nước ngoài).

Tại TP. Hồ Chí Minh, nếu ta xét những người từ 5 tuổi trở lên vào năm 1999, thì 83,7% không thay đổi quận sinh sống kể từ năm 1994 (từ 5 năm trước), 6,7% đã từng sống ở một quận khác của TP. Hồ Chí Minh, 9,3% đã từng sống ở một tỉnh khác và 0,2% đã từng sống ở nước ngoài.

¹ Chương này lấy lại phần liên quan đến các luồng di dân trong báo cáo phân tích số liệu thống kê của cuộc Tổng điều tra dân số năm 1999 do nhóm nghiên cứu dự án viết (Gubry và các cộng sự, 2002). Khi cần phân tích dân số nhanh chóng, tiếp cận hình ảnh vệ tinh, bản đồ đơn vị hành chính ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đến cấp phường, xã, dữ liệu về dân số và diện tích của mỗi đơn vị hành chính, bản đồ mật độ dân số, chúng tôi đều tham khảo tài liệu này.

Tại Hà Nội, tỷ lệ tương ứng như sau: 87,7% vẫn sống trong một quận từ 1994 đến 1999, 4,0% đã từng sống ở quận khác của thủ đô, 8,0% đã từng sống ở một tỉnh khác và 0,3% đã từng sống ở nước ngoài. Nhìn chung, dân số ở Hà Nội tương đối ổn định với tỷ lệ tăng trưởng thấp hơn một chút so với tỷ lệ tăng trưởng ở TP. Hồ Chí Minh.

Việc người nhập cư ở các đô thị lớn lựa chọn khu vực trung tâm hay vùng ven đô tùy thuộc vào điều kiện cụ thể của mỗi quốc gia và đặc trưng của mỗi thành phố. Ở Việt Nam, dù tại TP. Hồ Chí Minh hay Hà Nội, luồng người nhập cư đổ về vùng ven ngay sát khu vực trung tâm thể hiện rất rõ nét. Ở TP. Hồ Chí Minh, 62,3% người nhập cư từ năm 1994 đến năm 1999 cư trú ở một trong 7 quận sau (xếp theo thứ tự giảm dần, và mỗi quận tiếp nhận ít nhất 5% số người nhập cư): Tân Bình, Gò Vấp, Thủ Đức, Bình Chánh, Bình Thạnh, Quận 12 và Quận 9. Ba trong số năm quận ven đô có tên trong danh sách này là Thủ Đức, Quận 12 và Quận 9. Ở Hà Nội, 70,7% người nhập cư trong giai đoạn 1994-1999 chọn một trong 5 quận/huyện sau: Đống Đa, Cầu Giấy, Hai Bà Trưng, Thanh Xuân và Từ Liêm. Trong số ba quận/huyện ven đô, có hai quận được người nhập cư chọn đến ở nhiều là Cầu Giấy và Thanh Xuân.

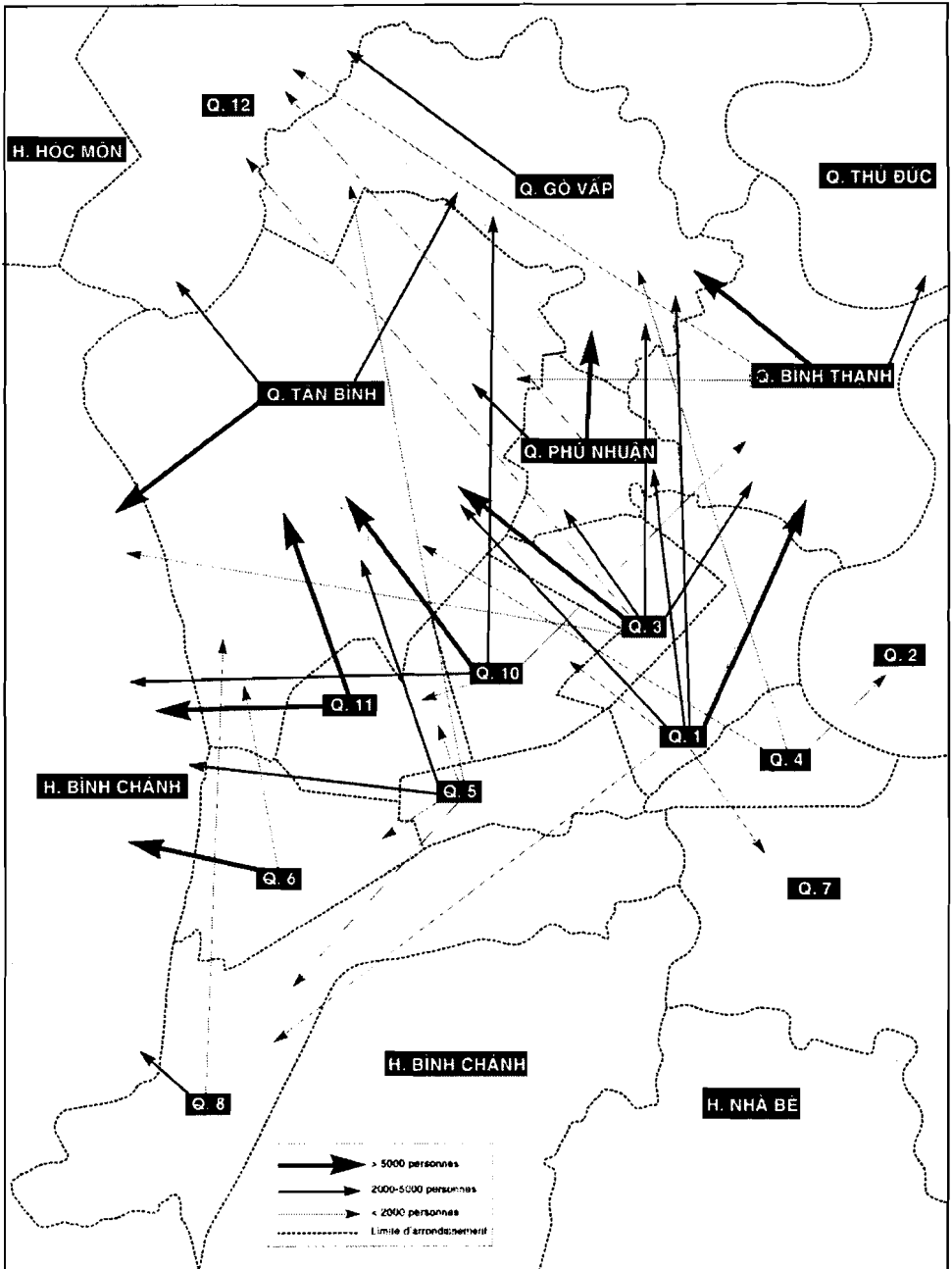
Kết quả điều tra dân số cũng giúp ích cho công tác nghiên cứu di chuyển nội thị ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội.

Ở cả hai thành phố, luồng di chuyển chi thể hiện rõ nét ở các quận trung tâm và quận ven trung tâm (*Bảng 1 và 2*). Khi xem xét vấn đề chuyển cư ở những người từ 5 tuổi trở lên trong giai đoạn từ 1994 đến 1999, thì ta nhận thấy khu vực nông thôn không bị ảnh hưởng dù ở huyện Củ Chi, Nhà Bè hay Cần Giuộc (ở TP. Hồ Chí Minh) hay huyện Sóc Sơn (ở Hà Nội). Vì vậy, ở đây, chúng tôi chỉ xét hoạt động di chuyển diễn ra ở khu vực trung tâm (*Hình 1 và 2*).

Nghiên cứu tăng trưởng cơ học cho thấy luồng di chuyển đi theo hướng ly tâm, từ khu vực trung tâm ra vùng ven. Điều này dẫn đến hiện tượng «giãn dân». Nguyên nhân là do giá đất ở khu vực trung tâm tăng cao và do một số chương trình tái định cư của chính quyền các cấp.

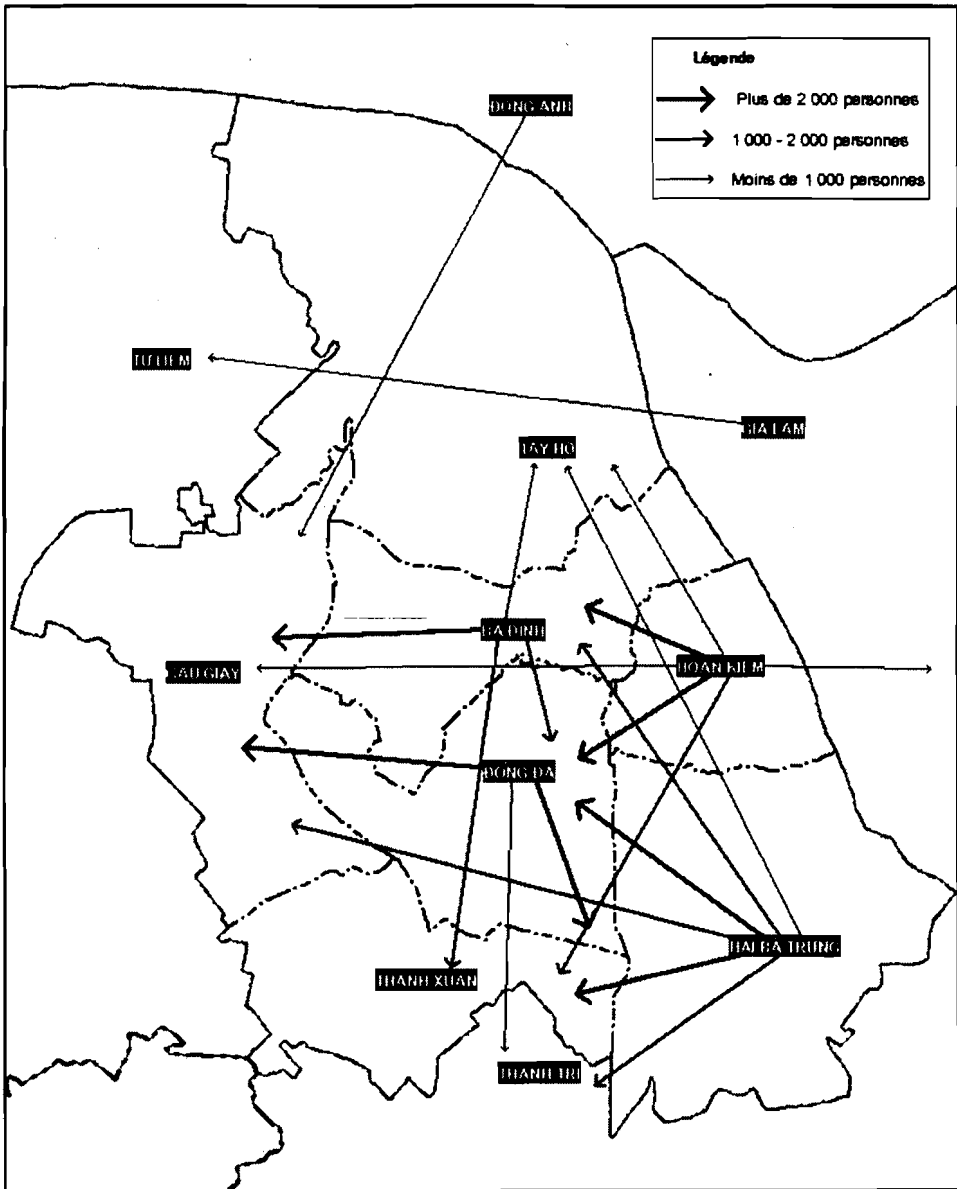
Tại TP. Hồ Chí Minh, những khu đô thị lâu đời nhất như các quận 1, 3, 10 (khu Sài Gòn), 5, 6, 11 (khu Chợ Lớn), Bình Thạnh, Phú Nhuận (khu Gia Định) đã trở thành nơi xuất cư của di chuyển nội thị.

Nơi chuyển cư đến nằm ở vùng ven sát với các quận trung tâm, đó là những quận «đô thị» như Tân Bình (đất nông nghiệp và đất quân sự được phân thành lô, khu tập thể) hay quận bán đô thị như quận 12 (nhà riêng) hay như huyện Bình Chánh (các khu công nghiệp mới xây, khu nhà tập thể với tốc độ đô thị hoá rất nhanh). Các quận «mới» cũng có sức hấp dẫn đối với người nhập cư vì có nhiều việc làm công nghiệp, ví dụ Thủ Đức, quận 7 hay quận 2 được quy hoạch thành khu dân cư với dự án Thủ Thiêm. Tuy nhiên, trong giai đoạn nghiên cứu, dự án «Nam Sài Gòn» vẫn chưa có tác động rõ nét lên quận 7 và hai huyện Nhà Bè, Bình Chánh.



Hình 1 : TP. Hồ Chí Minh. Những hướng di chuyển chính ở cấp quận từ năm 1994 đến năm 1999

(Những người từ 5 tuổi trở lên vào năm 1999; tăng trưởng cơ học trên 1.000 người)



Hình 2 : Hà Nội. Những hướng di chuyển chính ở cấp quận từ năm 1994 đến năm 1999

(Những người từ 5 tuổi trở lên vào năm 1999; tăng trưởng cơ học trên 500 người)

Quận 8 và quận Bình Thạnh vừa là nơi nhập cư cũng vừa là nơi xuất cư. Để giải thích hiện tượng này cần phải phân tích ở cấp phường: một số phường là nơi xuất cư, còn số khác lại là nơi tiếp nhận người nhập cư. Ngoài ra, hai quận này cũng còn là nơi «quá cảnh» để chuyển ra những quận xa trung tâm hơn như Gò Vấp (đối với những người ở Bình Thạnh) và Bình Chánh (đối với quận 8) khi giá đất tăng lên.

Còn quận 4 có vẻ như là quận thuần xuất cư từ năm 1994 đến năm 1999. Quận này gặp phải nhiều vấn đề nghiêm trọng về môi trường do nằm giữa khu vực cảng và khu vực có nhiều cơ sở công nghiệp.

Tại Hà Nội, hiện tượng giãn dân cũng thể hiện khá rõ nét ở các quận trung tâm lâu đời, có giá đất quá cao (Hoàn Kiếm và Ba Đình). Tại các quận trung tâm khác, tình hình lại khác. Một số người rời quận Hai Bà Trưng để chuyển sang quận Đống Đa được xem là quận «sang» hơn và gần trung tâm, dù vậy giá đất ở đây cũng bằng với mức giá ở những quận trung tâm lâu đời. Có thể xem đây là hiện tượng chọn lọc nơi ở của người dân do chênh lệch thu nhập ngày càng tăng. Quận Đống Đa có thể được xem là nơi «luân chuyển»: quận tiếp nhận những người di chuyển đến từ các quận trung tâm và quận Hai Bà Trưng, đồng thời đẩy những người có thu nhập thấp hơn ra các quận ven như Cầu Giấy và huyện Thanh Trì.

Nhìn chung, những quận/huyện ven nằm sát khu trung tâm như Thanh Trì, Thanh Xuân, Cầu Giấy và Tây Hồ là nơi đến. Trong số những quận này có 3 quận «đô thị» mới².

² Quận Thanh Xuân là một trường hợp đặc biệt vì nó gồm một phần của quận Đống Đa tách ra và phần còn lại lấy từ một số xã ngoại thành.

Kết luận

Việc xem xét một vài chỉ số nhân khẩu học quan trọng của TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cho thấy nhiều điểm tương đồng giữa hai thành phố. Thoạt đầu, điều này rất đáng ngạc nhiên vì hai thành phố có nhiều đặc điểm địa lý, kinh tế - xã hội khác nhau và cả hai có những điểm đặc thù rất riêng.

Điểm chung nổi bật nhất của hai thành phố, theo ghi nhận của chúng tôi, là hiện tượng giãn dân trong thời gian gần đây, người dân ở các quận trung tâm chuyển dần ra vùng ven sát khu trung tâm.

Vấn đề di chuyển nội thị xuất hiện như một hiện tượng mới bởi lẽ có sự liên hệ mật thiết với tự do hoá kinh tế trong thời gian gần đây và sự phân hoá trong xã hội vốn là kết quả của tự do hoá kinh tế.

Hai hiện tượng nêu trên nằm trong quá trình tái kết cấu đô thị mà hậu quả của nó, đơn cử như về cơ sở hạ tầng và giao thông đô thị, đặc biệt đối với những vùng ven đô, cần phải được quan tâm đúng mức.

Tài liệu tham khảo

Tổng cục Thống kê/General Statistics Office, 2000, Dữ liệu và kết quả điều tra mẫu 3% tổng điều tra dân số và nhà ở, 1/4/1999/Data and results from the 3% sample of the Population and Housing Census, 1/4/1999. Hanoi: Central Data Processing Centre. [1 đĩa CD với số liệu thô và một tài liệu hướng dẫn 71 trang]

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 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.

Tài liệu mới: 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 Chinh, 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.

Tài liệu mới: 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.

Bảng 1: Thành phố Hồ Chí Minh. Phân bố dân số từ 5 tuổi trở lên theo quận cư trú ở Thành phố Hồ Chí Minh vào ngày 31 tháng 3 năm 1994 và ngày 31 tháng 3 năm 1999

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

Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1994 (tiếp theo)										
2	7	9	12	Thủ Đức	Cù Chi	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè	Cần Giờ	Không khai báo
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

Bảng 2: Hà Nội. Phân bố dân số từ 5 tuổi trở lên theo quận cư trú ở Hà Nội vào ngày 31 tháng 3 năm 1994 và ngày 31 tháng 3 năm 1999

Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1999	Tổng số phòng vẫn	Quận cư trú vào ngày 31 tháng 3 năm 1994												
		Ba Đình	Hoàn Kiếm	Hai Bà Trưng	Đống Đa	Tây Hồ	Thanh Xuân	Cầu Giấy	Sóc Sơn	Đông Anh	Gia Lâm	Từ Liêm	Thanh Trì	Không khai báo
Hà Nội	2268439	176339	161103	301150	272125	78225	99292	72081	218692	234003	293532	159411	202486	2586
Ba Đình	172453	160865	3424	2163	3316	470	395	373	127	204	385	552	179	223
Hoàn Kiếm	147975	871	143692	1440	1143	85	131	82	53	89	190	103	96	321
Hai Bà Trưng	296827	1586	3711	284445	3812	169	658	217	229	412	579	366	643	487
Đống 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
Cầu Giấy	81398	2905	1057	1215	3127	306	537	69704	466	678	565	646	192	35
Sóc Sơn	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 Lâm	294522	437	712	549	980	72	123	90	311	419	289591	910	328	251
Từ Liêm	158235	616	384	377	836	126	312	270	272	440	314	154080	208	54
Thanh Trì	204248	399	334	1571	1287	46	360	118	96	99	185	175	199578	146

Phần thứ hai

Di chuyển chỗ ở và di chuyển tạm thời

Đặc trưng về dân số và gia đình

Nguyễn Thị Thiêng
Lê Thị Hương

Việc di chuyển nơi cư trú xảy ra trong điều kiện nhân khẩu – xã hội đặc biệt. Chương này sẽ trả lời hai câu hỏi sau: đặc trưng nhân khẩu học và kinh tế - xã hội của dân số nghiên cứu là gì? Các hộ gia đình nghiên cứu có những đặc trưng dân số và kinh tế nào?

Kết cấu của chương sẽ chia thành hai phần chính: Phần I sẽ phân tích đặc trưng nhân khẩu học và kinh tế - xã hội của dân số mẫu dựa vào các thông tin về: giới tính, tuổi, nơi sinh, tình trạng hôn nhân, trình độ học vấn, nghề nghiệp, tình trạng hoạt động kinh tế hiện nay. Phần II sẽ phân tích đặc trưng của hộ gia đình về quy mô, số thế hệ trong hộ gia đình và điều kiện sống hiện tại của hộ gia đình. Mẫu điều tra bao gồm 8.623 người và 2.000 hộ gia đình cả hộ di chuyển và hộ không di chuyển chỗ ở tại TP. Hồ Chí Minh, 5.972 người tương ứng với 1.500 hộ gia đình tại Hà Nội.

Đặc trưng nhân khẩu học và kinh tế xã hội của dân số mẫu

Cơ cấu giới tính và tuổi của dân số

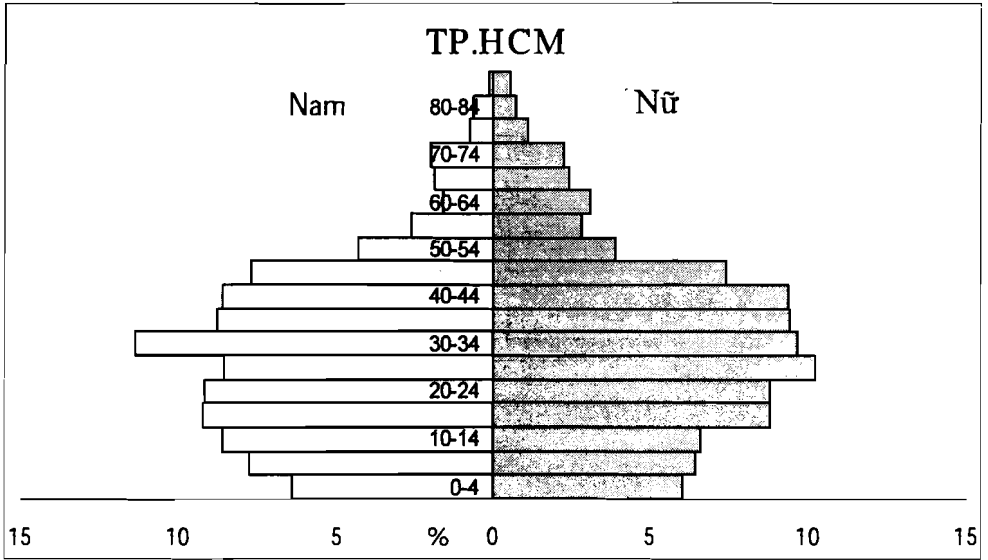
Phân tích cơ cấu tuổi và giới tính của dân số mẫu ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cho thấy: về phương diện tổng thể, TP. Hồ Chí Minh có tỷ lệ dân số nữ cao hơn nam (51,7% so với 48,3%). Tại Hà Nội, tỷ lệ dân số nam trong tổng số dân tương đương với tỷ lệ dân số nữ (50,3% nam so với 49,8% nữ) (Bảng 1). Hiện tượng này có thể giải thích đại thể là TP. Hồ Chí Minh có nhiều việc làm cho nữ (ngành dệt may, giúp việc trong gia đình, các hoạt động dịch vụ khác...), chính vì vậy mà trong luồng di dân nông thôn - đô thị, nữ chiếm tỷ trọng cao hơn nam giới; còn ở khu vực nông thôn, nam giới thường kế tục nghề nông của ông cha, nên họ chiếm tỷ trọng cao hơn nữ.

Phân tích chi tiết theo nhóm tuổi ta thấy có sự khác biệt rất rõ rệt giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội về tỷ số giới tính của các nhóm tuổi dưới độ tuổi lao động. Nhóm tuổi 0-4 tỷ số giới tính ở TP. Hồ Chí Minh chỉ 98,5 trong khi đó ở Hà Nội là 130,4. Các nhóm tuổi 5-9 và 10-14 tỷ số giới tính ở cả hai thành phố đều rất cao (112,5 và 121,4 ở TP. Hồ Chí Minh; tỷ số tương ứng ở Hà Nội 113,7 và 116,0). Riêng nhóm tuổi 15-19, ở Hà Nội tỷ số giới tính cao hơn rất nhiều so với TP. Hồ Chí Minh (139,2 ở Hà Nội và 97,7 ở TP. Hồ Chí Minh). Một câu hỏi đặt ra là : liệu tỷ số ở các nhóm tuổi dưới 20 ở Hà Nội cao như vậy có thể là do ảnh hưởng của chính sách giảm sinh dẫn đến việc lựa chọn giới tính của thai nhi hay không? Để trả lời câu hỏi này cần phải có nghiên cứu chuyên sâu về tỷ số giới tính khi sinh và tìm hiểu nguyên nhân của nó.

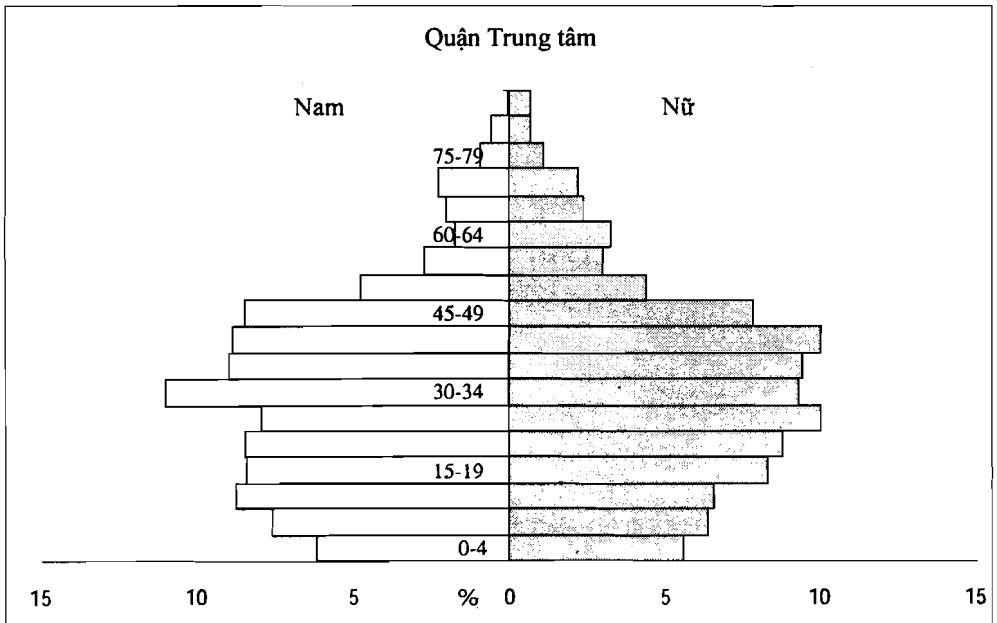
Bảng 1: Cơ cấu tuổi và giới tính của dân số

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Tỷ số giới tính	Nam	Nữ	Tỷ số giới tính
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
Tổng	48,3	51,7	93,5	50,3	49,8	101,0

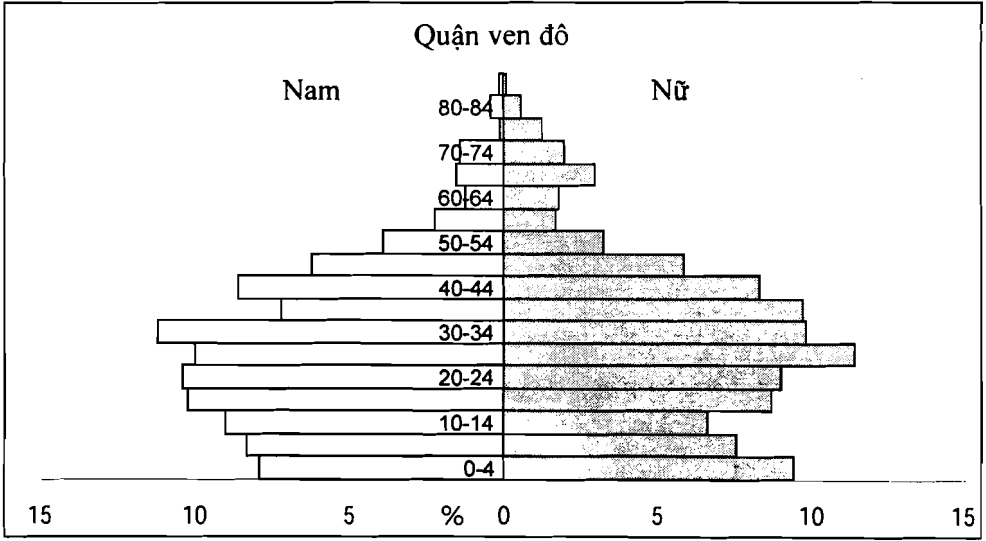
Cơ cấu tuổi của dân số ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có những nét tương đồng, tỷ lệ người già tương đối cao (xấp xỉ 10% trong tổng số dân). Tuy nhiên, số người trong độ tuổi lao động của TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội khoảng 3% (tỷ trọng dân số trong độ tuổi lao động của TP. Hồ Chí Minh là 70% trong khi đó tỷ lệ này ở Hà Nội chỉ 67%). Trong từng thành phố, cơ cấu tuổi của dân số mẫu có khác nhau giữa các quận nội thành cũ, quận ven đô và huyện ngoại thành (thấp tuổi dân số từ Hình 1 đến Hình 8).



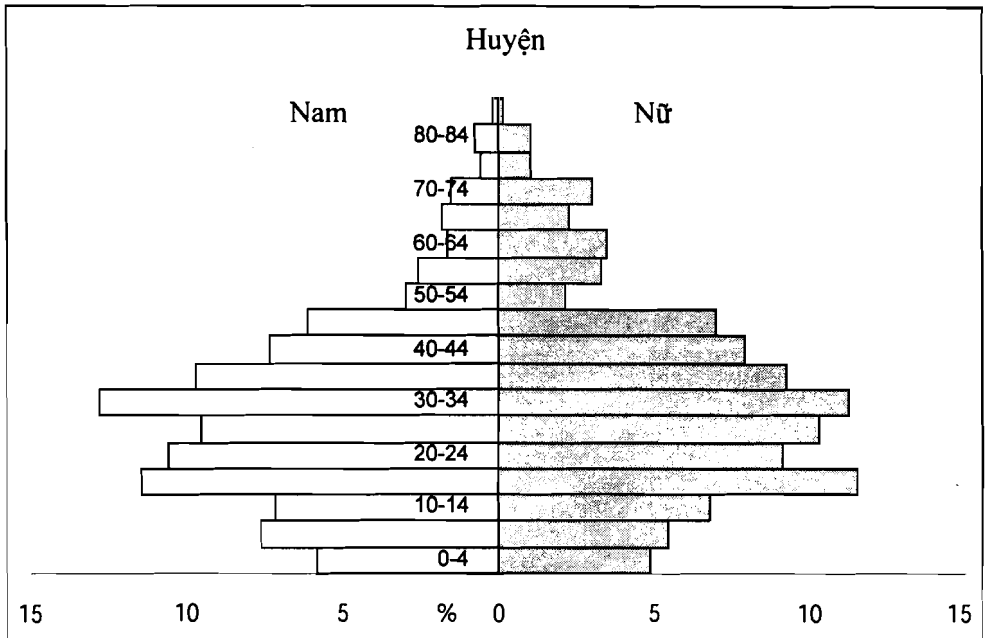
Hình 1: Tháp tuổi dân số TP. Hồ Chí Minh



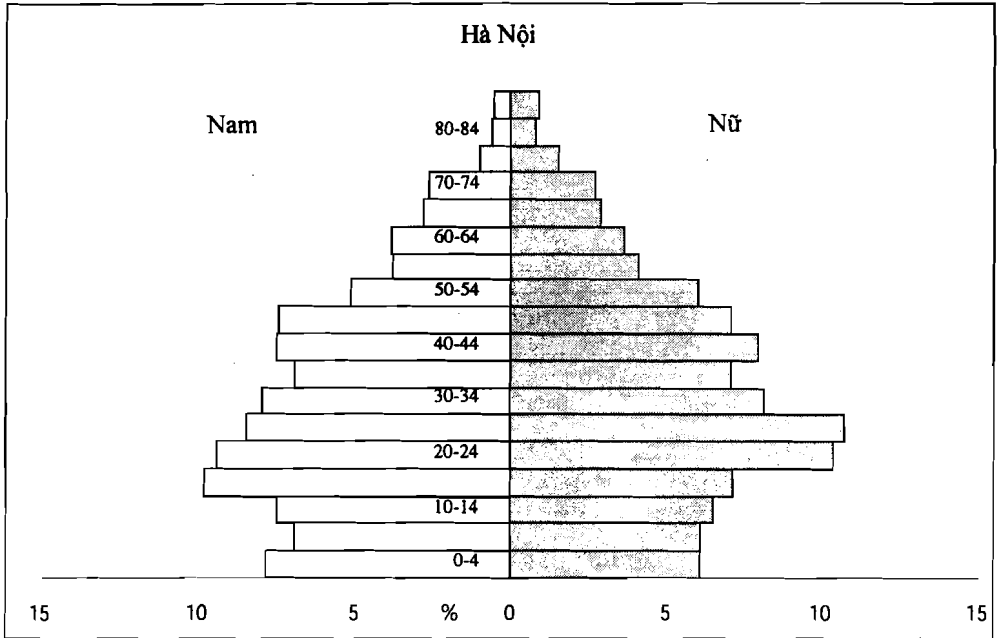
Hình 2: Tháp tuổi dân số quận trung tâm TP. Hồ Chí Minh



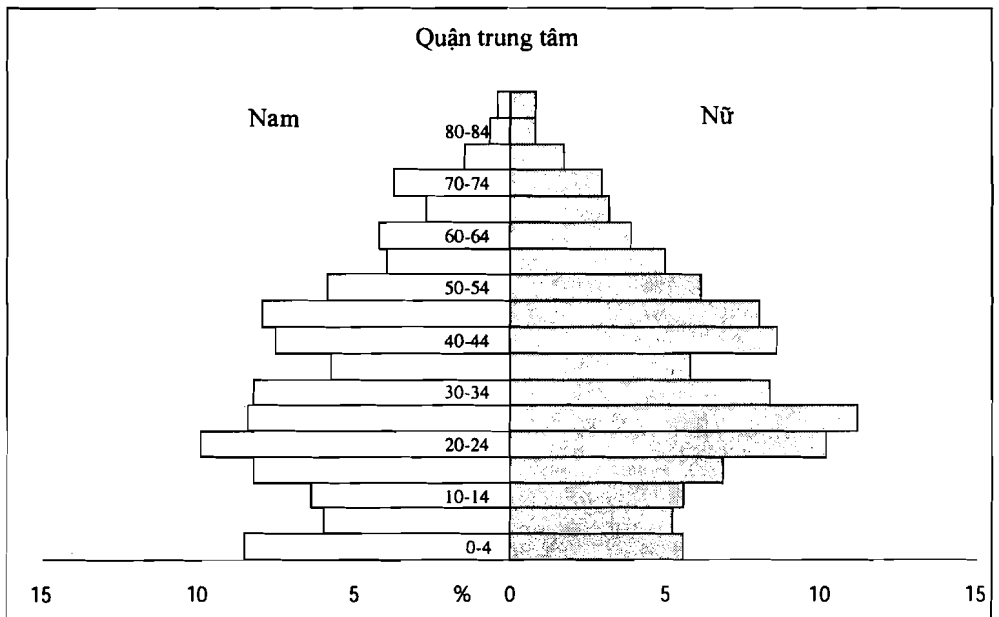
Hình 3: Tháp tuổi dân số quận ven đô TP. Hồ Chí Minh



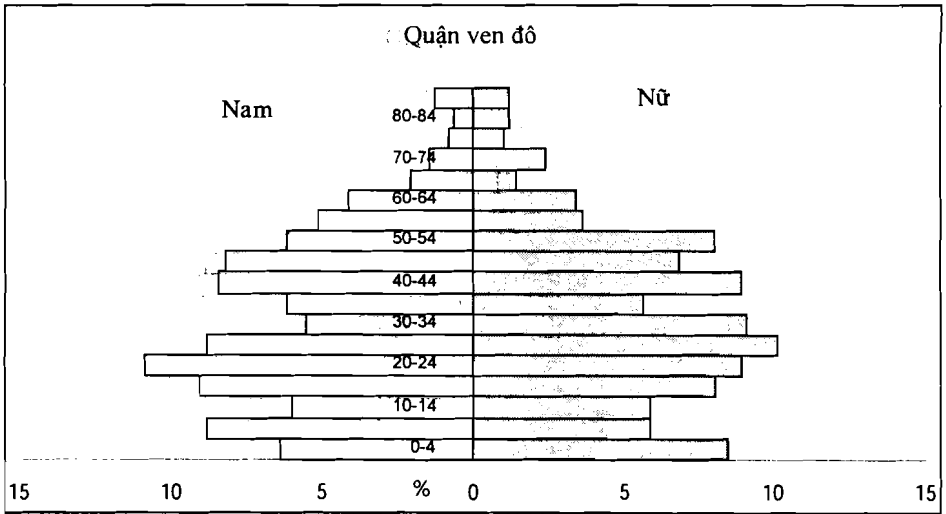
Hình 4: Tháp tuổi dân số huyện ngoại thành TP. Hồ Chí Minh



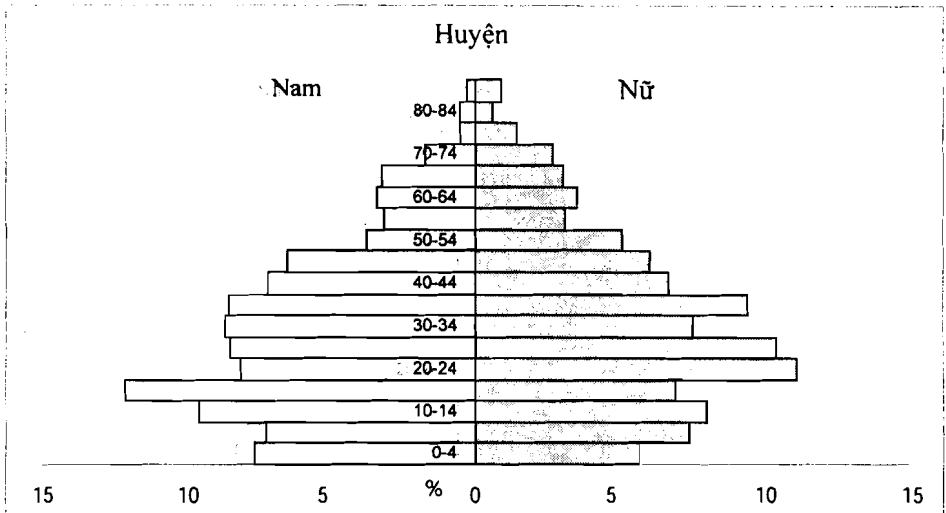
Hình 5: Tháp tuổi dân số Hà Nội



Hình 6: Tháp tuổi dân số các quận trung tâm của Hà Nội



Hình 7: Tháp tuổi dân số quận ven đô của Hà Nội



Hình 8: Tháp tuổi dân số các huyện ngoại thành Hà Nội

Quan sát tháp tuổi dân số các quận huyện của TP. Hồ Chí Minh, ta thấy tỷ lệ trẻ em từ 0-14 tuổi ở các quận mới (quận ven) cao hơn các quận nội thành cũ và các huyện ngoại thành. Điều này có lẽ là do các quận ven có mức sinh cao hơn ở các quận trung tâm. Tại Hà Nội, tháp tuổi dân số của các quận nội thành, tỷ lệ nữ ở nhóm tuổi 20-29 lại cao hơn nam rất nhiều. Điều này đúng với các quận nội thành cũ và các huyện ngoại thành. Riêng các quận ven đô (quận mới), nam giới ở lứa tuổi 20-29 nhiều hơn nữ. Điều này có thể do các quận ven đô của Hà Nội, đặc biệt là Thanh Xuân và Cầu Giấy là nơi di cư đến nhiều hơn đi và số người đến đây tìm việc làm là nam giới nhiều hơn nữ giới.

Để phân tích chi tiết hơn cơ cấu tuổi và giới tính của dân số mẫu, chúng tôi phân tích số liệu về ba nhóm tuổi cơ bản của dân số (Bảng 2).

Bảng 2: Phân bố dân số mẫu điều tra theo ba nhóm tuổi cơ bản, giới tính và theo thành phố (%)

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
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+	3,4	5,3	8,6	5,7	6,3	11,9
Tổng	48,3	51,7	100	50,3	49,8	100

Tỷ trọng trẻ em dưới 15 tuổi ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội gần giống nhau đều khoảng 21%. Tuy nhiên, tỷ trọng người già trên 60 tuổi ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (11,9% so với 8,6%). Có thể nói, theo số liệu điều tra mẫu tiến hành năm 2002, Hà Nội có thể được xếp vào địa phương có cơ cấu dân số già.

Cả hai thành phố, ở các nhóm tuổi 0-14, số lượng nam nhiều hơn nữ. Tỷ số giới tính [tức là số nam trên 100 nữ] ở TP. Hồ Chí Minh là 111 và ở Hà Nội là 119. Các nhóm tuổi 15-59 và nhóm tuổi 60 trở lên thì nữ nhiều hơn nam. Có thể có ba lý do giải thích hiện tượng trên. Lý do thứ nhất, trong những năm gần đây các ngành công nghiệp nhẹ, ngành dịch vụ và lao động ở khu vực phi kết cấu, cũng như dịch vụ gia đình ở hai TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội phát triển mạnh làm cho nhiều phụ nữ trong độ tuổi lao động ở khu vực nông thôn di cư ra thành phố để tìm việc làm. Vì vậy, tỷ lệ nữ ở lứa tuổi từ 15 đến 59 cao hơn nam. Lý do thứ hai là, theo quy luật ở mọi độ tuổi nam giới thường có mức chết cao hơn nữ giới, biểu hiện cụ thể là tuổi thọ bình quân của nữ cao hơn nam. Lý do thứ ba có thể giải thích tỷ số giới tính cao ở các nhóm tuổi từ 50 trở lên cao là do chiến tranh đã làm cho nam giới chết nhiều hơn nữ. Điều này giải thích tại sao tỷ số giới tính của nhóm từ 60 trở lên lại thấp.

Tỷ lệ người dân có nơi sinh trùng với nơi hiện đang sinh sống ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Khoảng 67,9% người dân được sinh ra ở TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ này ở Hà Nội là 76,3%. Điều này cho thấy sức hút về điều kiện kinh tế-xã hội TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội nên tỷ lệ người dân từ các tỉnh khác đến định cư sinh sống tại TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội (Bảng 3).

Bảng 3: Phân bố dân số mẫu tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội theo nơi sinh (%)

Nơi sinh	%	
	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Hà Nội	1,2	76,3
Đồng bằng sông Hồng	6,2	14,9
Đông Bắc	1,4	4,4
Tây Bắc	0,0	0,3
Bắc Trung Bộ	3,8	3,5
Duyên hải miền Trung	3,9	0,4
Tây Nguyên	0,2	0,0
Đông Nam Bộ	4,2	0,0
Đồng bằng sông Cửu Long	9,8	0,0
TP. Hồ Chí Minh	67,9	0,2
Nước ngoài	1,4	0,2
Tổng số	100	100

Phân tích chi tiết theo nơi sinh cho thấy sự khác biệt rất rõ rệt về nguồn gốc của người di chuyển đến TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Đại bộ phận người đến Hà Nội có nguồn gốc từ các tỉnh phía Bắc. Người di chuyển đến Hà Nội có nơi sinh tại Đồng bằng sông Hồng chiếm 14,9%. Số còn lại đến từ vùng Đông Bắc và Bắc Trung Bộ (4,4% và 3,5%). Ngược lại, người đến TP. Hồ Chí Minh có nguồn gốc từ khắp mọi miền đất nước. Tỷ lệ người di chuyển đến TP. Hồ Chí Minh cao nhất là vùng Đồng bằng sông Cửu Long (9,8%), sau đó là đồng bằng Sông Hồng 6,2% và vùng Đông Nam Bộ 4,2%. Điều này cho thấy lực hút hấp dẫn về điều kiện kinh tế xã hội, địa lý, khí hậu và việc làm ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội.

Tỷ lệ người đang sống trong hôn nhân ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Nghiên cứu về tình trạng hôn nhân chỉ được thực hiện cho những người từ 18 tuổi trở lên đối với nữ và 20 tuổi trở lên đối với nam (tuổi kết hôn hợp pháp theo Luật hôn nhân và gia đình của Việt Nam) (Bảng 4).

Bảng 4: Tình trạng hôn nhân (%)

Tình trạng hôn nhân	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Chưa có vợ /chồng	27,3	28,0	27,7	21,7	19,5	20,5
Đã có vợ/chồng	68,5	58,5	63,1	75,3	67,8	71,3
Goá	2,9	10,7	7,1	2,1	10,8	6,7
Ly dị/ly thân	1,3	2,8	2,1	0,9	1,9	1,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	2.835	3.380	6.215	2.039	2.308	4.347

Số lượng mẫu: Phụ nữ từ 18 tuổi trở lên, nam giới từ 20 tuổi trở lên

Tỷ lệ người đã có vợ chồng tại Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (71,3% so với 63,1%) (Bảng 5). Nhìn chung, tỷ lệ nam đã và đang có vợ cao hơn tỷ lệ nữ đã có chồng. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nam đã có gia đình là 68,5%, tỷ lệ này ở nữ chỉ có 58,5%. Ở Hà Nội, tỷ lệ này là 75,3% đối với nam và 67,8% đối với nữ. Trong khi đó tỷ lệ goá, ly hôn/ly thân ở nam thấp hơn nữ. Ở mọi lứa tuổi, tỷ suất chết đặc trưng theo tuổi của nam đều cao hơn nữ, và tỷ lệ goá ở nữ lại cao hơn nam, đặc biệt là phụ nữ cao tuổi (phụ nữ goá do hậu quả của chiến tranh và do tuổi thọ của phụ nữ cao hơn nam).

Bảng 5: Phân bố dân số mẫu theo tình trạng hôn nhân, vùng đô thị và thành phố (%)

Tình trạng	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Chưa có vợ/chồng	29,5	22,1	25,3	27,7	22,7	21,6	17,0	20,5
Đã có vợ/chồng	60,8	70,6	65,2	63,1	68,7	69,2	75,9	71,3
Goá	7,4	5,1	7,7	7,1	7,2	7,0	5,9	6,7
Ly thân/ly hôn	2,2	2,1	1,8	2,1	1,4	2,2	1,1	1,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
Số lượng	4.286	971	957	6.214	2.099	718	1.531	4.348

Số lượng mẫu: Phụ nữ từ 18 tuổi trở lên, nam giới từ 20 tuổi trở lên.

Ở cả hai thành phố, tỷ lệ người đã có vợ/chồng thấp nhất ở khu vực nội thành cũ và cao nhất ở các huyện ngoại thành. Trong khi đó, có sự khác biệt giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội về tỷ lệ người chưa từng kết hôn. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này cao nhất ở quận trung tâm và thấp nhất ở quận ven đô. Tại Hà Nội, tỷ lệ này cao nhất ở quận trung tâm và thấp nhất ở các huyện. Nhìn chung, tỷ lệ ly hôn và ly thân ở cả hai thành phố lớn của Việt Nam còn ở mức thấp. Tuy nhiên, tỷ lệ ly thân và ly hôn ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội (2,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 1,4% ở Hà Nội) (Bảng 5).

Tình trạng di chuyển, năm đến cư trú tại thành phố

Kết quả điều tra cho thấy, TP. Hồ Chí Minh có tới 55,1% số người được phỏng vấn có di chuyển chỗ ở ít nhất một lần tính đến thời điểm điều tra. Trong đó 14,1% số

người đến trước năm 1975; 23,5% số người đến trong khoảng từ 1976-1989 và 62,5% số người đến định cư từ sau năm 1990. Trong khi đó, tỷ lệ này ở Hà Nội chỉ có 32,5% số người được phỏng vấn đã từng di chuyển chỗ ở ít nhất một lần tính đến thời điểm điều tra. Số người đến định cư trước 1975 chỉ có 10,6%; Số người đến định cư tại Hà Nội khoảng thời gian 1976-1989 chiếm 19,3% và 70,1% số người đến Hà Nội sau năm 1990 (Bảng 6).

Bảng 6: Thời gian đến nơi ở hiện tại của những người có di chuyển chỗ ở ít nhất một lần

Năm di chuyển	Số lượng		Tỷ lệ (%)	
	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Trước 1975	669	204	14,1	10,6
1976-1989	1 116	370	23,5	19,3
1990 đến nay	2 969	1 346	62,5	70,1
Tổng số	4 754	1 920	100	100

Số liệu trên cho thấy rằng, từ khi Việt Nam thực hiện chuyển đổi nền kinh tế từ tập trung quan liêu bao cấp sang nền kinh tế thị trường đã làm thay đổi bộ mặt của các thành phố, đặc biệt là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Đời sống kinh tế và các điều kiện sống khác của hai thành phố này được cải thiện và phát triển cao. Tuy nhiên, bộ mặt nông thôn vẫn chưa thay đổi nhiều, đại bộ phận dân số nông thôn vẫn làm nông nghiệp. Mức sống của người dân nông thôn thấp kém hơn thành thị. Chênh lệch mức sống giữa thành phố và các vùng nông thôn ngày càng cao.

Tỷ lệ người đăng kí hộ khẩu tại nơi họ sinh sống ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Nền kinh tế mở đã giúp Việt Nam nâng cao tốc độ phát triển kinh tế. TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là hai thành phố lớn nhất cả nước và cũng là nơi có tốc độ phát triển kinh tế cao nhất nước. Chính vì vậy, hai thành phố này được coi là hai cực thu hút người dân từ các nơi về đây sinh sống. Tuy nhiên, do thủ tục đăng kí hộ khẩu thường trú rất khó khăn, nên rất nhiều người dân từ các tỉnh khác về hai thành phố để sinh sống mà không đăng kí hộ khẩu. Mặt khác, cũng do kinh tế phát triển nên mức sống của người dân ở hai thành phố ngày càng cao. Họ có nhu cầu và chuẩn mực mới về nhà ở. Vì vậy, họ di chuyển chỗ ở từ phường này sang phường khác hoặc từ quận, huyện này sang quận, huyện khác để sinh sống nhưng họ lại không di chuyển hộ khẩu. Do đó, tại hai thành phố này thường xảy ra trường hợp địa chỉ trên sổ dân đăng kí hộ khẩu khác với địa chỉ đang sinh sống thực tế. Để nghiên cứu hiện trạng đăng kí hộ khẩu của người dân hai thành phố, đề tài đã sử dụng câu hỏi: “Ông/bà đăng kí hộ khẩu thường trú ở đâu?”

Bảng 7: Nơi đăng kí hộ khẩu thường trú của người dân TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Nơi đăng ký	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Phường xã này	82,4	81,9	71,9	80,7	88,4	81,2	95,7	89,9
Phường/xã khác trong quận	3,6	3,8	2,6	3,5	4,3	1,9	1,0	2,7
Quận/huyện khác	5,3	3,8	1,5	6,2	3,8	11,9	1,4	4,3
Tỉnh/TP khác	8,3	9,4	11,6	9,0	3,3	4,9	1,9	3,0
Không đăng ký	0,3	1,0	1,4	0,6	0,2	0,1	0,0	0,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
Số lượng	5.857	1.434	1.332	8.623	2.784	982	2.206	5.972

Tỷ lệ người dân đăng kí hộ khẩu tại nơi họ sinh sống ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (89,9% so với 80,7%). Tỷ lệ người dân sống ở TP. Hồ Chí Minh mà lại đăng kí hộ khẩu thường trú ở các tỉnh/thành phố khác cao hơn tỷ lệ này ở Hà Nội (11,6% so với 3,0%). Tỷ lệ người dân đăng kí ở quận/huyện khác ở TP. Hồ Chí Minh cũng cao hơn ở Hà Nội (12,5% so với 4,3%).

Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân có đăng kí hộ khẩu tại nơi họ đang sinh sống thấp nhất là ở các huyện ngoại thành và cao nhất là ở các quận trung tâm thành phố (71,9% ở các huyện; 81,9% ở các quận ven đô và 82,4% ở các quận nội thành cũ).

Tại Hà Nội, tình trạng đăng kí hộ khẩu tại nơi người dân đang sinh sống lại hoàn toàn khác so với TP. Hồ Chí Minh. Nơi có tỷ lệ người đăng kí hộ khẩu tại nơi họ đang sinh sống cao nhất là các huyện ngoại thành (95,7%) và thấp nhất là các quận ven đô (81,2%). Điều này cũng dễ hiểu, các huyện ngoại thành của Hà Nội sản xuất nông nghiệp vẫn chiếm ưu thế, tỷ lệ dân số làm nông nghiệp còn cao. Vì vậy, người dân từ các nơi khác đến đây định cư chưa nhiều. Trên thực tế, ở Hà Nội, các quận ven đô trước đây cũng là nông thôn, nay mới được đô thị hoá. Tại những nơi này, đất đai chưa đắt bằng khu vực nội thành cũ. Chính vì vậy, kể cả những người đến thành phố và người dân nông thôn đang di chuyển ra thành phố đều muốn mua đất làm nhà tại nơi này.

Để có thể chứng minh lập luận trên, nghiên cứu này sẽ phân tích chi tiết tình trạng đăng kí hộ khẩu tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội theo cộng đồng người di chuyển và không di chuyển. Kết quả phân tích cho thấy:

Tại Hà Nội, 59,9% số người trong hộ gia đình có di chuyển đã chuyển hộ khẩu về nơi ở mới, trong khi con số này ở TP. Hồ Chí Minh chỉ là 40,2% (Bảng 8). Tình trạng này có thể do hai lý do: Một là, từ năm 1986 nhà nước đã xoá bỏ chế độ cấp phát tem phiếu, mọi hàng hoá tiêu dùng đều được bán theo giá cả của thị trường. Vì vậy, việc đăng kí hộ khẩu hiện nay không mang lại lợi ích kinh tế cho người dân; Hai là, có

thể việc quản lý hộ khẩu không còn chặt chẽ như trước đây đã làm cho những hộ gia đình và người di chuyển có thể trì hoãn việc đăng ký hộ khẩu tại nơi ở mới mà không sợ bị phạt vì «cư trú bất hợp pháp». Mặt khác, các hộ gia đình di chuyển từ phường/xã này sang phường/xã khác, hoặc từ quận/huyện này sang quận/huyện khác, cũng không nhận thức rằng mình bắt buộc phải đăng kí hộ khẩu hoặc không thấy lợi ích rõ rệt của việc đăng kí hộ khẩu tại nơi ở mới. Chính vì vậy mà nhiều hộ gia đình mặc dù đã di chuyển nhưng vẫn giữ hộ khẩu ở nơi ở cũ.

Bảng 8: Nơi đăng ký hộ khẩu của các thành viên hộ gia đình phân theo tình trạng di chuyển (%)

Nơi đăng ký hộ khẩu	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Phường/xã này	89,6	40,2	80,7	94,1	59,9	89,9
Phường/xã khác cùng quận	1,8	11,3	3,5	1,6	10,3	2,7
Quận khác	2,7	22,1	6,2	2,7	15,4	4,2
Tỉnh/thành phố khác	5,4	25,3	9,0	1,5	13,8	3,0
Không đăng kí	0,5	1,0	0,6	0,1	0,6	0,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	7.072	1.549	8.623	5.246	725	5.971

Ghi chú: Do dùng trong số nên tổng số người trả lời giữa các bảng có thể khác nhau một chút

Trình độ học vấn của dân số mẫu ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh

Một trong những chỉ tiêu để đánh giá chất lượng dân số là trình độ giáo dục phổ thông. Ở Việt Nam, trình độ giáo dục phổ thông được chia thành 3 cấp bao gồm 12 lớp (từ lớp 1 đến lớp 12). Trẻ em Việt Nam bắt đầu đi học từ lớp 1 và được quy định là đúng 6 tuổi. Vì vậy, trong nghiên cứu về trình độ học vấn của dân số mẫu, chúng tôi chỉ tính cho những người từ 6 tuổi trở lên.

Bảng 9: Số năm học bình quân của dân số mẫu TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (năm)

Vùng đô thị	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Các quận nội thành	7,9	9,8
Các quận ven đô	7,4	9,7
Các huyện	6,8	8,3
Chung	7,7	9,2

Số liệu trên cho thấy, người dân Hà Nội có số năm học bình quân cao hơn người dân TP. Hồ Chí Minh (9,2 so với 7,7). Điều này đúng với cả khu vực nội thành, các quận ven đô và các huyện ngoại thành của hai thành phố. Để phân tích chi tiết hơn sự khác biệt về trình độ học vấn của người dân đang sinh sống tại hai thành phố, đề tài sẽ thực hiện việc so sánh trình độ học vấn theo ba nhóm tuổi cơ bản (Bảng 10).

Bảng 10: Số năm học bình quân theo 3 nhóm tuổi của TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
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+	4,9	4,2	3,2	4,5	8,3	7,0	5,1	7,0
Chung	7,9	7,4	6,8	7,7	9,8	9,7	8,3	9,2

Sự khác biệt về trình độ học vấn giữa dân số Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh chỉ xảy ra đối với lứa tuổi từ 15 tuổi trở lên. Đối với nhóm tuổi từ 6 đến 14 không có sự khác biệt về số năm học bình quân giữa hai thành phố.

Nhóm tuổi 15-59 trình độ học vấn của người dân TP. Hồ Chí Minh thấp hơn Hà Nội. Tại Hà Nội, ở lứa tuổi này, số năm học bình quân đạt 10,6 năm, trong khi TP. Hồ Chí Minh chỉ đạt 8,7 năm. Trình độ học vấn giảm dần từ trung tâm ra các huyện ngoại thành. Nhưng ở Hà Nội, trình độ học vấn ở lứa tuổi này không có sự khác biệt giữa nội thành cũ và các quận ven đô.

Sự chênh lệch về trình độ học vấn của những người từ 60 tuổi trở lên rất rõ rệt giữa Hà nội và TP. Hồ Chí Minh. Trình độ học vấn của nhóm tuổi này ở Hà Nội là 7 năm thì ở TP. Hồ Chí Minh chỉ có 4,5 năm (Bảng 11). Ở nhóm tuổi này, sự khác biệt về trình độ học vấn ở quận trung tâm, quận ven đô và ngoại thành rất rõ rệt. Có thể thấy là trong những năm trước đây, tại Hà Nội, những người có trình độ học vấn cao thường được tuyển dụng vào làm trong các cơ quan nhà nước. Các cơ quan này thường tập trung ở 4 quận nội thành cũ. Những cán bộ Nhà nước được cấp nhà ở gần nơi làm việc. Đây có thể là một trong những nguyên nhân gây nên chênh lệch về trình độ học vấn giữa các quận nội thành và các huyện ngoại thành ở lứa tuổi này.

Ngoài sự khác biệt theo các khu vực, thì sự khác biệt theo giới tính về trình độ học vấn cũng là một vấn đề cần quan tâm nghiên cứu.

Bảng 11: Số năm học bình quân theo nhóm tuổi, giới tính và theo thành phố

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
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+	6,0	3,6	4,5	8,9	5,3	7,0
Chung	7,9	7,4	7,7	9,5	9,0	9,2

Nhìn chung, trình độ học vấn của nam cao hơn của nữ. Tuy nhiên, độ tuổi càng cao thì sự khác biệt này càng nhiều. Ở nhóm tuổi 6-14 tuổi, sự chênh lệch về số năm học bình quân giữa nam và nữ hầu như không tồn tại. Ở nhóm tuổi từ 15-59 có sự chênh lệch về trình độ học vấn nhưng mức độ chênh lệch không đáng kể (số năm học của nữ thấp hơn nam giới bình quân là 0,3 năm). Điều này đúng với cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Nhóm tuổi 60 trở lên mức độ chênh lệch về trình độ học vấn của nam và nữ rất lớn. Nam có số năm học bình quân gấp gần hai lần số năm học bình quân của nữ. Điều này đúng với cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Số liệu này đã cho thấy rằng ở Việt Nam đã có sự tiến bộ vượt bậc trong giáo dục.

Tỷ lệ người từ 13 tuổi trở lên không có trình độ chuyên môn ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội

Trong lĩnh vực chuyên môn nghề nghiệp người Hà Nội cũng có trình độ cao hơn người TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ người có trình độ từ đại học trở lên ở Hà Nội là 19,5%; ở TP. Hồ Chí Minh chỉ có 8,8%. Trong khi đó, tỷ lệ người không có trình độ chuyên môn của Hà Nội là 60,3%; ở TP. Hồ Chí Minh là 80% (Bảng 12).

Phân tích sự khác biệt về trình độ chuyên môn trong nội bộ các thành phố ta thấy: tỷ lệ người không có trình độ cao nhất ở khu vực các huyện ngoại thành. Tuy nhiên, TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội mỗi nơi có những nét đặc thù riêng.

Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người không có trình độ ở các quận trung tâm thấp hơn các quận ven đô. Nhưng ở Hà Nội, tỷ lệ này ở quận trung tâm lại cao hơn quận ven đô. Điều này có thể do ở Hà Nội trong các quận nội thành tập trung nhiều chợ lớn. Những người bán hàng trong các chợ này đều là những người không có trình độ chuyên môn. Trong khi đó ở các quận ven đô có nhiều xí nghiệp và nhà máy hoạt động nên tỷ lệ người có trình độ chuyên môn chiếm tỷ lệ cao hơn.

Bảng 12: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo trình độ chuyên môn nghề nghiệp, theo vùng và theo thành phố

Trình độ chuyên môn	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
TP. Hồ Chí Minh				
Không trình độ	78,8	80,0	85,5	80,0
Công nhân kỹ thuật	4,7	8,4	6,4	5,5
Trung học chuyên nghiệp	4,2	4,9	3,5	4,2
Cao đẳng	1,6	1,1	1,3	1,5
Đại học trở lên	10,8	5,6	3,3	8,8
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Không trình độ	51,9	49,6	75,8	60,3
Công nhân kỹ thuật	7,6	10,9	10,2	9,1
Trung học chuyên nghiệp	1,8	9,9	5,2	8,6
Cao đẳng	2,9	2,5	2,1	2,6
Đại học trở lên	26,7	27,1	6,7	19,5
Tổng số	100	100	100	100

Nếu xét riêng tỷ lệ người có trình độ đại học trở lên ta thấy: ở cả hai thành phố tỷ lệ này thấp nhất ở các huyện ngoại thành.

Trình độ chuyên môn của nữ ở cả hai thành phố đều thấp hơn nam (Bảng 13). Tỷ lệ nam không có trình độ chuyên môn ở TP. Hồ Chí Minh là 77,1% và ở nữ là 82,6%. Tại Hà Nội, tỷ lệ nam không có trình độ chuyên môn là 56,4% và nữ là 64%. Tỷ lệ nam có trình độ chuyên môn ở cả hai thành phố đều cao hơn nữ. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này ở nam là 9,8%, nữ chỉ có 7,8%. Tại Hà Nội, tỷ lệ nam có trình độ đại học trở lên là 23,6% trong khi đó tỷ lệ này ở nữ chỉ có 15,6%.

Bảng 13: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo trình độ chuyên môn, theo giới tính và theo thành phố (%)

Trình độ	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội	
	Nam	Nữ	Nam	Nữ
Không trình độ	77,1	82,6	56,4	64,0
Công nhân kỹ thuật	7,5	3,7	10,8	7,4
Trung học chuyên nghiệp	4,3	4,0	6,9	10,3
Cao đẳng	1,2	1,8	2,3	2,8
Đại học trở lên	9,8	7,8	23,6	15,6
Tổng số	100	100	100	100

Nhìn chung, tình trạng lao động không có trình độ chuyên môn còn phổ biến cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (80% ở TP. Hồ Chí Minh và 59,2% ở Hà Nội) (Bảng 14).

Bảng 14 : Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo trình độ chuyên môn, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Trình độ chuyên môn	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Không có trình độ	80,9	75,6	80,0	61,5	41,6	59,2
Công nhân kỹ thuật	5,3	6,6	5,5	9,2	7,7	9,1
Trung học chuyên nghiệp	4,1	4,4	4,2	8,4	10,4	8,6
Cao đẳng	1,3	2,2	1,5	2,5	2,9	2,6
Đại học hoặc trên đại học	8,3	11,1	8,8	17,2	36,7	19,5
Không khai báo	0,0	0,0	0,0	1,1	0,7	1,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100
<i>Số lượng</i>	<i>5.879</i>	<i>1.232</i>	<i>7.111</i>	<i>4.317</i>	<i>581</i>	<i>4.898</i>

Phân tích sự khác biệt về trình độ chuyên môn giữa cộng đồng người di chuyển và không di chuyển cho thấy: các thành viên hộ gia đình di chuyển có trình độ chuyên môn cao hơn các hộ không di chuyển. Xu hướng này đặc biệt rõ nét ở Hà Nội: tỷ lệ người có trình độ đại học trở lên trong các hộ gia đình di chuyển cao gấp hai lần trong các hộ không di chuyển. Tại TP. Hồ Chí Minh, sự chênh lệch này ít rõ nét hơn. Điều này có thể giải thích rằng các cơ quan hành chính cao cấp tuyển dụng nhân viên ở tất cả mọi nơi trên đất nước, nhưng trụ sở lại đóng tại Hà Nội.

Hầu như không có sự khác biệt về tỷ lệ người có việc làm giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội

Số liệu ở bảng 15 cho thấy hầu như không có sự khác biệt về tỷ lệ người đang làm việc giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Nếu ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người đang làm việc là 56,1% thì ở Hà Nội tỷ lệ này là 55,8%. Tỷ lệ thất nghiệp cũng không có sự khác biệt rõ rệt ở hai thành phố. Tuy nhiên, tỷ lệ người làm nội trợ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội rất nhiều (13,3% so với 3,9%).

Phân tích sự khác biệt về tỷ lệ người có việc làm giữa cộng đồng người di cư và không di cư ta thấy: ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tỷ lệ người đang làm việc trong cộng đồng người di cư cao hơn tỷ lệ này của cộng đồng người không di cư. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người đang làm việc trong cộng đồng người di cư là 62% thì tỷ lệ này ở cộng đồng người không di cư chỉ có 54,8%. Tại Hà Nội, sự chênh lệch về tỷ lệ người đang làm việc giữa cộng đồng người di cư và không di cư không rõ nét như ở TP. Hồ Chí Minh (58,7% đối với người di cư và 55,4% đối với người không di cư). Tình trạng này hiển nhiên là do sự khác biệt về cơ cấu tuổi của người di cư và người không di cư, cũng như mục đích chính của người di cư ra thành phố là để tìm việc làm.

Thành phố Hà Nội có tỷ lệ người đang đi học cao hơn so với TP. Hồ Chí Minh (13,2% tại TP. Hồ Chí Minh và 14,8% Tại Hà Nội). Nhưng sự khác biệt rõ nét nhất về tỷ lệ này thể hiện ở chỗ tại TP. Hồ Chí Minh người không di chuyển có tỷ lệ đi học cao hơn người di chuyển. Tại Hà Nội, tỷ lệ đi học của người di chuyển cao hơn người không di chuyển. Có thể do những người di cư đến TP. Hồ Chí Minh với mục đích tìm việc làm nhiều hơn đi học, còn tại Hà Nội người di chuyển với mục tiêu đi học nhiều hơn.

Trình độ chuyên môn có ảnh hưởng không nhỏ đến tình trạng hoạt động kinh tế. Trình độ chuyên môn cao tạo nhiều cơ hội việc làm hơn so với trình độ chuyên môn thấp. Phân tích mối quan hệ giữa tình trạng hoạt động kinh tế và trình độ chuyên môn ta có thể thấy, nhìn chung, những người có trình độ từ trung học chuyên nghiệp trở lên, trong độ tuổi lao động, có tỷ lệ làm việc khá cao. Tại TP. Hồ Chí Minh, những người có trình độ đại học trở lên hiện đang làm việc là 81% (83,9% trong các gia đình di chuyển và 80,7% đối với hộ không di chuyển). Tại Hà Nội, tỷ lệ này là 76% (64,1% đối với hộ gia đình không di chuyển và 82,5% đối với hộ gia đình di chuyển). Số liệu trên cho thấy cơ hội về việc làm đối với người có trình độ học vấn cao ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội.

Bảng 15: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo hoạt động nghề nghiệp, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Tình trạng hoạt động	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Đang làm việc	54,8	62,1	56,1	55,4	58,7	55,8
Thất nghiệp	4,0	3,7	4,0	3,3	3,3	3,3
Đang đi học	13,6	11,7	13,2	14,6	16,7	14,8
Nội trợ	13,4	11,3	13,3	3,9	4,0	3,9
Không làm việc già yếu, mất sức	12,6	8,0	11,8	20,8	15,0	20,1
Không có nhu cầu làm việc	1,3	1,1	1,3	0,7	1,0	0,7
Không làm việc	0,3	0,3	0,3	0,0	0,2	0,0
Khác	0,0	0,0	0,0	1,3	1,0	1,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Sự khác biệt về nghề nghiệp chính giữa người dân TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội tương đối lớn

Số liệu ở bảng 16 cho thấy, tại TP. Hồ Chí Minh các ngành thu hút nhiều lao động nhất là công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp 27,6%; dịch vụ 20,8% và thương mại 19%. Nhưng ở Hà Nội thì ngành thu hút nhiều lao động nhất là ngành nông nghiệp 24,8%, sau đó đến ngành dịch vụ công cộng 23,5%. Sở dĩ có tình trạng này là do TP.

Hồ Chí Minh là thành phố công nghiệp và dịch vụ. Còn thành phố Hà Nội là trung tâm chính trị và khoa học kỹ thuật của cả nước, các cơ quan quản lý nhà nước đóng tại Hà Nội nhiều nên tỷ lệ lao động trong khu vực này cao. Mặt khác, ở các huyện ngoại thành của Hà Nội sản xuất nông nghiệp vẫn chiếm tỷ trọng lớn, chính vì vậy mà tỷ trọng lao động nông nghiệp ở thành phố Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh rất nhiều.

Nếu phân tích sâu theo hướng người di chuyển và không di chuyển ta thấy, tại Hà Nội, có tới 36,3% các thành viên hộ gia đình di chuyển làm việc trong các cơ quan quản lý của nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục, bưu điện... Tỷ lệ này cũng khá cao trong các hộ gia đình không di chuyển 21,7%. Điều này có thể giải thích bằng việc tập trung các cơ quan quản lý nhà nước trung ương tại thủ đô. Ở các hộ gia đình di chuyển, tỷ lệ lao động trong lĩnh vực nông nghiệp rất thấp, nhưng ở các hộ gia đình di chuyển thì các hộ gia đình không di chuyển hơn 1/4 số lao động vẫn làm trong lĩnh vực nông nghiệp. Lao động nông nghiệp trong các hộ gia đình không di chuyển tập trung chủ yếu ở các huyện ngoại thành như Gia Lâm (26,8%), Đông Anh (23,5%), Từ Liêm (17,7%), Thanh Trì (26,8%).

Bảng 16: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo nghề nghiệp chính, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Tình trạng hoạt động	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Nông, lâm nghiệp	3,1	1,0	2,7	28,3	4,4	24,8
Chăn nuôi, đánh cá	1,1	1,4	1,1	0,3	0,3	0,3
CN-TT công nghiệp	27,4	28,5	27,6	19,3	14,3	18,7
Xây dựng	5,9	7,6	6,2	5,0	9,4	5,6
Giao thông vận tải	5,0	3,1	4,6	5,2	6,1	5,3
Thương mại	19,2	18,0	19,0	13,8	14,6	13,9
Dịch vụ (trừ dịch vụ gia đình)	19,9	24,4	20,8	7,6	10,8	8,0
Dịch vụ gia đình	3,5	3,1	3,4	2,2	2,3	2,2
Dịch vụ công cộng	14,7	12,5	14,3	21,7	36,3	23,5
Khác	0,3	0,1	0,3	1,1	1,5	1,2
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Tại TP. Hồ Chí Minh, sự khác biệt về nghề nghiệp chính giữa gia đình di chuyển và không di chuyển không lớn lắm. Tuy nhiên, tỷ lệ người dân di chuyển làm việc trong các ngành dịch vụ cao hơn người không di chuyển. Có lẽ đây là lĩnh vực kinh tế mà người dân di cư dễ hoà nhập hơn, đặc biệt là trong khu vực phi kết cấu.

Quan sát nghề nghiệp chính của người dân thành phố theo khu vực đô thị cho thấy có sự khác biệt rõ rệt về nghề nghiệp chính của người dân nội thành và ngoại thành (Bảng 17). Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân làm trong các ngành công

ng nghiệp và thủ công nghiệp cao nhất ở các huyện ngoại thành, sau đó đến các quận ven đô và thấp nhất ở các quận nội thành. Điều này là do các cơ sở công nghiệp tại TP. Hồ Chí Minh được xây dựng ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành. Các trung tâm thương mại thường nằm trong khu vực nội thành nên tỷ lệ lao động làm trong các ngành thương mại và dịch vụ cao nhất ở các quận nội thành, tiếp đến các quận ven đô. Tỷ lệ lao động làm dịch vụ công cộng (cơ quan quản lý của Nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục, bưu điện...) cao nhất ở các quận nội thành. Điều này cũng dễ hiểu bởi vì các cơ quan quản lý nhà nước thường được xây dựng tại các quận nội thành.

Tại Hà Nội, tỷ lệ lao động nông nghiệp tại các huyện ngoại thành rất cao (48%), sau đó đến lao động trong các ngành công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp. Tại các quận nội thành (kể cả các quận trung tâm và các quận ven đô mới được thành lập) lao động làm trong các cơ quan quản lý Nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục, bưu điện chiếm tỷ lệ cao nhất (32,8% tại các quận nội thành cũ và 30,6% tại các quận nội thành mới). Điều này cũng dễ hiểu, các cơ quan quản lý nhà nước tập trung nhiều ở nội thành. Từ phân tích về nghề nghiệp chính của người dân hai thành phố lớn của Việt Nam, có thể rút ra kết luận rằng hiện nay người dân các thành phố lớn của Việt Nam vẫn đang còn xu hướng cư trú gần nơi làm việc.

Bảng 17: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo nghề nghiệp và theo vùng đô thị và theo thành phố (%)

Nghề nghiệp	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
TP. Hồ Chí Minh				
Nông nghiệp	0,8	3,1	10,7	2,7
Chăn nuôi, đánh bắt	0,4	1,1	4,5	1,1
Công nghiệp- Tiểu thủ công nghiệp	25,3	31,9	33,9	27,7
Xây dựng	4,8	7,6	11,2	6,2
Giao thông vận tải	4,1	8,0	3,0	4,6
Thương mại	20,7	13,5	17,7	19,0
Dịch vụ	23,9	20,0	8,1	20,9
Dịch vụ gia đình	3,0	4,3	4,1	3,4
Dịch vụ công cộng	16,9	10,5	6,8	14,3
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nông nghiệp	1,5	4,7	48,5	21,3
Chăn nuôi, đánh bắt	0,4	0,0	0,3	0,3
Công nghiệp- Tiểu thủ công nghiệp	17,9	16,2	20,4	18,6
Xây dựng	5,1	10,6	4,1	5,6
Giao thông vận tải	7,3	6,8	2,9	5,4
Thương mại	20,2	20,3	4,9	13,9
Dịch vụ	11,5	8,3	4,3	8,0
Dịch vụ gia đình	1,8	2,0	2,6	2,2
Dịch vụ công cộng	32,8	30,6	10,9	23,5
Khác	1,5	0,5	1,2	1,2
Tổng số	100	100	100	100

Đa số người lao động Hà Nội làm việc trong các cơ sở kinh tế Nhà nước và kinh tế tập thể, trong khi đa số người lao động tại TP. Hồ Chí Minh, làm việc trong các đơn vị kinh tế cá thể hoặc kinh tế gia đình

Gần một nửa dân số mẫu điều tra tại TP. Hồ Chí Minh làm việc trong lĩnh vực kinh tế gia đình cá thể (43,8%). Tỷ lệ này là 44,2% đối với hộ gia đình không di chuyển và 42% đối với hộ gia đình di chuyển. Kinh tế tư nhân cũng là một lĩnh vực thu hút nhiều lao động ở TP. Hồ Chí Minh (17,3% đối với hộ gia đình không di chuyển và 19,9% đối với hộ gia đình di chuyển). Như vậy, có thể nói ở TP. Hồ Chí Minh, kinh tế tư nhân và kinh tế cá thể hộ gia đình là hai lĩnh vực thu hút người lao động mạnh nhất.

Ngược lại, tại Hà Nội, kinh tế nhà nước và kinh tế tập thể là hai thành phần kinh tế thu hút nhiều lực lượng lao động nhất (43,9% tổng mẫu điều tra tại Hà Nội; 64,8% thành viên của hộ gia đình di chuyển và 40,9% thành viên của hộ gia đình không di chuyển). Mặc dù kinh tế thị trường đã tồn tại hơn 15 năm ở cả hai miền,

nhưng người dân Hà Nội vẫn còn thói quen thích làm việc trong khu vực kinh tế nhà nước bởi tính ổn định và ít rủi ro. Kinh tế gia đình đứng thứ hai trong việc thu hút lao động Hà Nội. 26,8% các thành viên hộ gia đình không di chuyển và 17,3% các thành viên hộ gia đình di chuyển làm việc trong khu vực này. Các công ty tư nhân, công ty TNHH có mức thu hút lao động khiêm tốn đối với các thành viên của hộ gia đình di chuyển cũng như không di chuyển.

Bảng 18: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo thành phần kinh tế của các thành viên hộ gia đình, tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Thành phần kinh tế	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Nhà nước	20,7	18,7	20,3	40,9	64,8	43,9
HTX, tập thể	2,5	2,6	2,6	16,4	1,8	14,6
Công ty cổ phần, TNHH	9,6	11,5	9,9	4,8	5,3	4,9
Công ty tư nhân	17,3	19,9	17,8	7,9	8,2	7,9
Gia đình, cá thể 100% vốn nước ngoài	44,2	42,0	43,8	26,8	17,3	25,6
Liên doanh nước ngoài	2,7	1,6	2,5	0,4	0,9	0,4
Khác	2,6	3,4	2,8	2,8	1,8	2,6
Tổng số	0,4	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100
Số lượng	3 222	765	3 987	2 391	342	2 733

Đại đa số lao động tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là người làm công ăn lương

Người lao động làm công ăn lương, kể cả ngắn hạn và dài hạn, chiếm tỷ trọng lớn ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Tại Hà Nội, 62% người lao động là những người làm công ăn lương. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này thấp hơn chút ít (59,4%). Nếu TP. Hồ Chí Minh không có sự khác biệt đáng kể giữa hộ gia đình di chuyển và không di chuyển về tỷ lệ lao động làm hưởng lương dài hạn thì tại Hà Nội, các hộ gia đình di chuyển có tỷ lệ này cao gấp đôi các hộ gia đình không di chuyển, lý do là người di cư làm việc nhiều trong các cơ quan hành chính nhà nước (Bảng 19).

Tại TP. Hồ Chí Minh, những người làm công ăn lương chủ yếu làm việc trong các doanh nghiệp nhà nước (31,6% đối với gia đình di chuyển và 32,7% với gia đình không di chuyển), các công ty cổ phần (18,8% và 15,2%) và các doanh nghiệp tư nhân (30,2% và 28,5%); vị trí làm chủ thường thuộc về các hộ làm kinh tế gia đình (78,3% đối với các hộ không di chuyển và 71,4% đối với các hộ di chuyển). Trong khi đó, tại Hà Nội, tỷ lệ người làm công ăn lương chiếm tỷ lệ 59,3% cộng đồng người không di chuyển và 79,4% người di chuyển. Tình trạng này hoàn toàn phù hợp với sự ưa thích

làm việc trong khu vực kinh tế nhà nước đã được phân tích ở phần trên. Tỷ lệ người làm chủ ở cộng đồng người không di chuyển cao hơn cộng đồng người di chuyển (15,6% so với 9,4%). Tỷ lệ người làm cá thể ở cộng đồng người không di chuyển cũng cao hơn cộng đồng người di chuyển (18,4% so với 9,4%).

Bảng 19: Phân bố dân số mẫu từ 13 tuổi trở lên theo vị trí trong công việc, theo tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Vị trí trong công việc	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	KDC	DC	Chung	KDC	DC	Chung
Làm chủ	8,9	7,1	8,5	15,6	9,4	14,8
Làm hưởng lương dài hạn	40,4	37,0	39,8	46,5	67,9	49,2
Làm hưởng lương ngắn hạn	18,0	22,4	18,9	12,8	11,5	12,6
Làm cá thể, độc lập	26,9	28,1	27,1	18,4	9,4	17,2
Làm gia đình không lương	5,4	5,0	5,3	6,7	1,8	6,1
Khác	0,3	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100
<i>Số lượng</i>	3.222	765	3.987	2.391	342	2.733

Tóm lại, kết quả nghiên cứu cho thấy rằng :

- TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đều có cơ cấu dân số không còn trẻ. Tỷ lệ trẻ em dưới 14 tuổi trong tổng số dân chỉ có khoảng 20%. Tuy nhiên, dân số Hà Nội già hơn dân số TP. Hồ Chí Minh.
- Tỷ số giới tính của trẻ em từ 0-14 tuổi ở Hà Nội rất cao. Muốn xác định lý do cần có cuộc nghiên cứu chuyên sâu về vấn đề này.
- Những người dân di cư đến TP. Hồ Chí Minh đến từ nhiều địa phương hơn Hà Nội.
- Nhìn một cách tổng thể người dân Hà Nội có trình độ học vấn cao hơn người dân TP. Hồ Chí Minh. Trong đó, cộng đồng người di chuyển có trình độ học vấn cao hơn cộng đồng người không di chuyển.
- Không có sự khác biệt về tỷ lệ người có việc làm tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Tuy nhiên, người dân Hà Nội hay làm trong khu vực kinh tế nhà nước và tập thể còn người dân TP. Hồ Chí Minh thường làm trong khu vực kinh tế tư nhân và cá thể, gia đình.
- Đa số người dân của hai thành phố đều là người làm công ăn lương. Tỷ lệ dân số làm nông nghiệp tại thành phố Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh.

Trên đây là một số đặc trưng và sự khác biệt về dân số mẫu giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Mục II của chương này sẽ dành để nghiên cứu một số đặc trưng cơ bản của hộ gia đình và sự khác biệt về quy mô và cơ cấu hộ gia đình giữa hai thành phố.

Đặc trưng của hộ gia đình được điều tra

Trong phạm vi nghiên cứu này chúng tôi không thể phân tích hết mọi đặc trưng của hộ gia đình mà chỉ phân tích một số nội dung chủ yếu. Để phân tích đặc trưng của các hộ gia đình điều tra, nghiên cứu này sử dụng các chỉ tiêu sau: Tổng số người trong hộ; số con mà vợ chồng chủ hộ đã sinh; cơ cấu giới tính của chủ hộ và đặc trưng kinh tế của hộ gia đình.

Số người trung bình một hộ của TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội

Quy mô trung bình của gia đình được hiểu là số thành viên trung bình của mỗi hộ gia đình. Quy mô gia đình lớn hay nhỏ phụ thuộc vào hai nhân tố: Số lượng con sinh ra của mỗi cặp vợ chồng và số thế hệ cùng chung sống.

Nhìn chung quy mô trung bình một hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh lớn hơn ở Hà Nội (Bảng 20).

Bảng 20: Quy mô trung bình một hộ gia đình theo vùng đô thị và theo thành phố (người)

Vùng	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Quận trung tâm	4,4	3,9
Quận ven đô	4,2	3,9
Huyện	4,1	4,1
Tổng số	4,3	4,0

Theo số liệu điều tra năm 1999, quy mô trung bình một hộ ở TP. Hồ Chí Minh là 5 người. Theo số liệu điều tra năm 2003, quy mô trung bình một hộ là 4,3 người. Tại Hà Nội, số người trung bình một hộ theo số liệu tổng điều tra dân số năm 1999 là 4,1 người, theo số liệu điều tra năm 2003 con số này là 4,0 người.

Số liệu điều tra cho thấy, tại TP. Hồ Chí Minh, các quận trung tâm thành phố (các quận trung tâm) có số người bình quân một hộ gia đình cao hơn các quận ven đô và khu vực ngoại thành. Nếu ở nội thành, quy mô hộ trung bình là 4,4 người thì các quận ven đô chỉ có 4,2 người và khu vực ngoại thành chỉ có 4,1 người. Hà Nội có xu thế ngược lại: quy mô trung bình của hộ gia đình cao nhất là khu vực ngoại thành 4,1 người, quy mô hộ trung bình ở các quận ven đô và các quận trung tâm 3,9 người. Chênh lệch về số người bình quân một hộ giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, giữa quận trung tâm và quận ven đô và khu vực ngoại thành không lớn lắm.

Tỷ lệ hộ có quy mô lớn ở Hà Nội thấp hơn TP. Hồ Chí Minh

Số liệu bảng 21 cho thấy: Tỷ lệ hộ gia đình có từ 3 đến 4 người ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (khoảng 48% ở TP. Hồ Chí Minh và 58% ở Hà Nội).

Bảng 21: Quy mô hộ gia đình theo số nhân khẩu của thành phố (%)

Số người	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
1 người	6,0	3,5
2 người	9,9	10,7
3 người	20,9	20,4
4 người	26,9	37,7
5 người	14,2	15,5
6 + người	22,1	12,3
Tổng số	100,0	100,0

Tỷ lệ hộ gia đình độc thân ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội. Nếu tỷ lệ hộ gia đình độc thân ở TP. Hồ Chí Minh là 6% thì ở Hà Nội chỉ có 3,5%. Tỷ lệ hộ gia đình có từ 6 người trở lên ở TP. Hồ Chí Minh cũng cao hơn ở Hà Nội (22,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 12,3% ở Hà Nội).

Nếu phân tích chi tiết theo khu vực đô thị ta thấy tỷ lệ người sống độc thân cao nhất ở các quận trung tâm và thấp nhất ở các huyện ngoại thành. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ độc thân ở trung tâm thành phố là 7% trong khi đó ở các quận ven đô chỉ có 5,8% và tại các huyện ngoại thành chỉ có 1,8% (xem số liệu *Bảng 22*).

Bảng 22: Phân bố hộ gia đình theo vùng đô thị, quy mô hộ gia đình và theo thành phố (%)

Vùng	Số con trong một hộ						Số hộ
	1	2	3	4	5	6 +	
TP. Hồ Chí Minh							
Quận trung tâm	7,0	8,5	20,2	26,8	14,1	23,4	1.338
Quận ven đô	5,9	9,1	22,1	30,3	12,9	19,7	340
Huyện	1,9	16,1	22,9	23,8	15,8	19,5	322
Tổng số	6,0	9,9	20,9	26,9	14,2	22,1	2.000
Hà Nội							
Quận trung tâm	4,8	11,8	19,6	36,9	13,7	13,2	710
Quận ven đô	3,6	11,1	23,4	37,3	13,5	11,1	250
Huyện	1,7	9,0	20,0	38,9	18,9	11,6	540
Tổng số	6,3	9,7	20,0	30,3	14,0	19,9	1.500

Nếu phân tích chi tiết theo khu vực đô thị ta thấy, tỷ lệ người sống độc thân cao nhất ở các quận trung tâm và thấp nhất ở các huyện ngoại thành. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ độc thân ở trung tâm thành phố là 7%, trong khi đó ở các quận ven đô chỉ có 5,8% và tại các huyện ngoại thành chỉ có 1,8% (xem số liệu *Bảng 22*).

Hà Nội cũng có tình trạng tương tự như ở TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ hộ sống độc thân ở trung tâm thành phố (4 quận nội thành cũ) cao nhất (4,8%), sau đó đến 3 quận ven đô (3,6%). Tỷ lệ này ở nông thôn rất thấp (1,7%). Dựa vào số liệu trên, ở cả hai thành phố có thể nhận định rằng, tỷ lệ sống độc thân giảm dần từ các quận trung tâm ra ngoại thành.

TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đều có xu thế chung là tỷ lệ hộ từ 6 nhân khẩu trở lên ở các quận trung tâm cao hơn ở các quận ven đô và khu vực ngoại thành. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ từ 6 nhân khẩu trở lên ở các quận trung tâm là 23,4%, trong khi đó tỷ lệ này ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành chỉ xấp xỉ 19%. Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có từ 6 nhân khẩu trở lên ở các quận trung tâm chiếm 13,2%, ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành chỉ chiếm khoảng 11%. Có thể giải thích hiện tượng này là do giá nhà ở khu vực các quận trung tâm rất đắt nên nhiều hộ gia đình không có điều kiện để tách hộ cho con cái khi lập gia đình riêng, những cặp vợ chồng trên thường sống với gia đình cha mẹ họ.

Có thể rút ra kết luận từ phân tích trên như sau: quy mô gia đình và tỷ lệ hộ có từ 6 nhân khẩu trở lên ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Tại các quận trung tâm, tỷ lệ sống độc thân và tỷ lệ hộ có từ 6 nhân khẩu trở lên đều cao hơn các quận ven đô và các huyện ngoại thành. Để có thể phân tích chi tiết hơn về quy mô gia đình, chúng tôi sẽ tiếp tục phân tích quy mô gia đình theo số con.

Bảng 23: Phân bố hộ gia đình theo số con thực tế cư trú với trong hộ, theo vùng đô thị và theo thành phố (%)

Số con	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện
0 con	21,5	16,7	18,4	14,8	13,5	7,9
1 con	20,2	24,1	24,3	23,0	27,0	27,6
2 con	30,8	34,6	27,1	47,3	48,4	47,2
3 con	14,3	11,4	14,6	9,7	8,7	13,8
4 con trở lên	13,2	13,2	15,6	3,2	2,4	3,5
Tổng số	100	100	100	100	100	100
<i>Số lượng</i>	<i>1.338</i>	<i>341</i>	<i>321</i>	<i>710</i>	<i>252</i>	<i>544</i>

Theo số liệu ở bảng 23, ở TP. Hồ Chí Minh không có sự khác biệt rõ rệt giữa các quận trung tâm, quận ven đô và các huyện ngoại thành về tỷ lệ hộ gia đình đã sinh từ ba con trở lên. Tại các quận nội thành cũ ở TP. Hồ Chí Minh, số hộ có 3 con là 14,3%, thì số hộ có 3 con ở các huyện ngoại thành là 14,6%. Tỷ lệ hộ sinh 4 con trở lên thì các huyện ngoại thành cũng có tỷ lệ cao hơn hẳn các quận nội thành và các quận ven đô (15,6% so với 13,2%).

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có 3 con ở ngoại thành cao hơn hẳn nội thành (13,8% so với 9,7% ở các quận nội thành cũ và 8,7% ở các quận ven đô). Tỷ lệ hộ sinh từ 4 con trở lên ở các hộ ngoại thành cũng cao hơn các quận nội thành và các quận ven đô (Bảng 23). Có thể giải thích điều này như sau: ở các quận nội thành và các quận ven đô điều kiện sống và điều kiện chăm sóc y tế cũng như trình độ học vấn của người dân cao hơn rất nhiều so với các quận ngoại thành. Chính vì vậy mà họ sinh ít con hơn.

Hầu hết các chủ hộ gia đình có độ tuổi từ 25 đến 60, tỷ lệ nam làm chủ hộ cao hơn nữ

Ở hầu hết các nhóm tuổi, tỷ lệ nam giới làm chủ hộ đều cao hơn nữ giới, trừ nhóm tuổi từ 61 tuổi trở lên (Bảng 24). Nhìn chung, tỷ lệ nam giới làm chủ hộ gia đình ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Nhóm tuổi dưới 25, ở Hà Nội có tới 82,9% nam giới làm chủ hộ, trong khi đó ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này chỉ là 54,6%. Riêng đối với nhóm từ 46 đến 60 tuổi, tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ gia đình ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Tỷ lệ phụ nữ cao tuổi làm chủ hộ cao hơn nam cao tuổi. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nữ làm chủ hộ ở độ tuổi 61 trở lên cao gấp đôi ở nam giới (30,2% nữ so với 16,5% nam). Ở Hà Nội, tỷ lệ này ở nữ gấp 1,5 lần nam giới (32,4% so với 20,9%). Điều này là do trong nhóm người cao tuổi, tỷ lệ phụ nữ góa bụa cao hơn nam giới.

Bảng 24: Phân bố chủ hộ gia đình theo nhóm tuổi, giới tính và thành phố (%)

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Tổng	Nam	Nữ	Tổng
< 25	54,6	45,4	100,0	82,9	17,1	100,0
25-45	62,2	37,8	100,0	74,7	25,3	100,0
46-60	62,4	37,6	100,0	59,9	40,1	100,0
61 +	42,7	57,3	100,0	54,1	45,9	100,0
Chung	57,7	42,3	100,0	64,6	35,4	100,0

Bảng 25: Cơ cấu theo tuổi và giới tính của chủ hộ gia đình theo thành phố (%)

Tuổi	TP. Hồ Chí Minh		Hà Nội	
	Nam	Nữ	Nam	Nữ
< 25	2,6	3,0	3,0	1,1
25-45	48,1	39,9	43,9	27,2
46-60	32,8	26,9	32,2	39,3
61 +	16,5	30,2	21,0	32,4
Chung	100	100	100	100
Số lượng	1155	847	973	534

Trên bình diện tổng thể tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội (Bảng 26). Nguyên nhân có thể do TP. Hồ Chí Minh là nơi có nhiều phụ nữ sống một mình, tỷ lệ phụ nữ ly dị/ly thân cao hơn Hà Nội (Bảng 4).

Nếu phân tích chi tiết theo từng khu vực, số liệu cho thấy rằng nhóm các quận nội thành cũ là nơi có tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cao nhất. Các huyện ngoại thành là nơi có tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ thấp nhất. Điều này đúng với cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Có thể giải thích hiện tượng này là do sự phát triển của phương thức sản xuất. Tại các huyện ngoại thành, đại bộ phận dân số làm nông nghiệp, vì vậy, nếp suy nghĩ và cách tổ chức lao động vẫn tuân theo sự phân công lao động truyền thống. Đàn ông là chủ hộ gia đình có quyền quyết định và phân công mọi công việc trong gia đình. Trong khi đó tại các quận nội thành, các hộ gia đình chủ yếu sống bằng nghề phi nông nghiệp (cán bộ công chức, buôn bán, dịch vụ) nên tính chất công việc và thu nhập của phụ nữ thay đổi kéo theo sự thay đổi của mô hình quyền lực trong gia đình. Mặt khác, tại miền Bắc Việt Nam, trong thời kỳ kinh tế kế hoạch hoá (kéo dài từ 1960 đến năm 1986), cán bộ công chức thường được nhà nước phân nhà ở. Nhà ở được phân chủ yếu cho phụ nữ. Vì vậy, trong các hộ gia đình này phụ nữ thường đứng làm chủ hộ. Mặc dù, trên thực tế, trong cuộc sống gia đình, phụ nữ có thể không phải là chủ hộ thực sự theo nghĩa là người quyết định mọi vấn đề quan trọng trong gia đình.

Bảng 26: Tỷ lệ chủ hộ gia đình theo giới tính, vùng đô thị và thành phố (%)

Giới tính chủ hộ	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Tổng số
TP. Hồ Chí Minh				
Nam	54,9	62,8	63,8	57,6
Nữ	45,1	37,2	36,2	42,4
Hà Nội				
Nam	60,6	66,1	69,2	64,6
Nữ	39,4	33,9	30,8	35,4

Nhìn chung, tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ trong các hộ gia đình không di chuyển có cao hơn các hộ di chuyển. TP. Hồ Chí Minh, hộ gia đình di chuyển có 43,1% chủ hộ là nữ và các hộ gia đình không di chuyển tỷ lệ nữ làm chủ hộ chỉ có 39,1% (Bảng 27).

Bảng 27: Tỷ lệ chủ hộ gia đình theo giới tính, tình trạng di chuyển và thành phố (%)

Giới tính	Không di chuyển	Di chuyển	Tổng số
TP. Hồ Chí Minh			
Nam	61,0	57,0	57,7
Nữ	39,0	43,0	42,3
Hà Nội			
Nam	70,0	63,8	64,6
Nữ	30,0	36,2	35,4

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ gia đình có nữ là chủ hộ chiếm 35,4% (hộ gia đình di chuyển có 36,2%, hộ gia đình không di chuyển chỉ có 30%). Tình trạng này, ở cả hai thành phố liên quan đến tình trạng việc làm của phụ nữ, đặc biệt là phụ nữ di cư đến các thành phố.

Hà Nội có mức sống thấp hơn TP. Hồ Chí Minh

Do số liệu về thu nhập của hộ gia đình trong cuộc điều tra mang tính thời điểm thiếu chính xác, để nghiên cứu đặc trưng kinh tế của hộ gia đình chúng tôi đã tiến hành thu thập số liệu về các đồ dùng đắt tiền của các hộ gia đình và tình trạng nhà ở. Trên cơ sở những số liệu này, chúng tôi đã chia tổng số gia đình nghiên cứu thành 3 nhóm: mức sống thấp; mức sống trung bình; mức sống cao (xem Phụ lục về phân loại hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế).

Bảng 28: Mức sống của của hộ gia đình theo tình trạng di chuyển và theo thành phố (%)

Mức sống	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Tổng số	Không di chuyển	Di chuyển	Tổng số
Mức sống thấp	36,3	41,2	37,3	42,9	16,0	39,6
Mức sống trung bình	49,3	42,9	48,0	47,2	62,0	49,0
Mức sống cao	14,4	15,9	14,7	9,9	21,9	11,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Nhìn chung, mức sống của người dân TP. Hồ Chí Minh dường như cao hơn Hà Nội. Tỷ lệ người dân có mức sống thấp ở TP. Hồ Chí Minh là 37,3%, trong khi ở Hà Nội là 39,6%. Tỷ lệ người dân có mức sống cao ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội (14,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 11,4% ở Hà Nội) (Bảng 28).

Tình trạng đối lập về mức sống giữa hai thành phố liên quan đến tình trạng di chuyển. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ gia đình có mức sống thấp trong người không di cư nhỏ hơn người di cư (36,3% người không di cư và 41,2% người di cư).

Ngược lại, tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở cộng đồng người không di chuyển cao gấp hơn ba lần ở người di chuyển (42,9% so với 16,0%). Tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao ở Hà Nội là 11,4%. Nhưng sự khác biệt về tỷ lệ này ở hộ di chuyển và không di chuyển rất lớn. Cộng đồng người di chuyển có tỷ lệ có mức sống cao là 21,9% trong khi đó tỷ lệ này ở cộng đồng người không di chuyển chỉ có 9,9%.

Cả hai thành phố, tỷ lệ hộ có mức sống cao ở người di chuyển thường cao hơn người không di chuyển. Tuy nhiên, chênh lệch về tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao giữa cộng đồng người di chuyển và không di chuyển ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Tại cả hai thành phố, có sự khác biệt rất rõ rệt giữa các quận nội thành và các huyện ngoại thành về tỷ lệ hộ có mức sống thấp (Bảng 29).

Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở ngoại thành cao gấp hai lần ở các quận trung tâm thành phố (61,6% so với 28,3%). Tỷ lệ hộ gia đình có mức sống khá giả lại cao nhất ở các quận trung tâm 18,3% và thấp nhất ở các quận ven đô 8,1%.

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có mức sống thấp cao nhất ở các huyện ngoại thành (68,5%) và không có sự khác biệt về tỷ lệ hộ gia đình có mức sống thấp giữa các quận trung tâm và các quận ven đô (khoảng 23%). Tỷ lệ hộ có mức sống cao ở các huyện ngoại thành là thấp nhất (2,8%). Giữa các quận trung tâm và các quận ven đô sự khác biệt về tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao không đáng kể.

Bảng 29: Mức sống của người dân theo vùng đô thị và theo thành phố (%)

Đặc trưng kinh tế	Quận trung tâm	Quận ven đô	Ngoại thành	Chung
TP. Hồ Chí Minh				
Mức sống thấp	28,3	49,9	61,6	37,3
Mức sống trung bình	53,4	43,4	30,3	48,0
Mức sống cao	18,3	6,7	8,1	14,7
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Mức sống thấp	23,2	23,0	68,5	39,6
Mức sống trung bình	59,4	63,5	28,8	49,0
Mức sống cao	17,3	13,5	2,8	11,4
Tổng số	100	100	100	100

Nếu so sánh sự khác biệt giữa hai thành phố, số liệu bảng 29 và bảng 30 cho thấy: Tỷ lệ người nghèo ở Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh và tỷ lệ người giàu ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội. Tuy nhiên, mức sống được đánh giá trong nghiên cứu này không hoàn toàn phản ánh tình trạng thực tế. Bởi vì nhiều lý do:

Thứ nhất, đề tài mới chỉ thu thập thông tin về tài sản cố định như nhà cửa và đồ dùng đắt tiền mà chưa đề cập đến tiền gửi ngân hàng cũng như cổ phiếu mà các gia đình có thể mua.

Thứ hai, ngay trong các vật dụng đắt tiền đề tài cũng chỉ thu thập thông tin là gia đình có loại đồ vật đó hay không chứ không phải là có bao nhiêu chiếc, giá trị và tình trạng của vật dụng đó như thế nào.

Thứ ba, có thể là do thói quen người miền Bắc thích đầu tư tài sản của mình vào nhà cửa và mua sắm vật dụng, còn người miền Nam thích đầu tư tài sản của mình vào lĩnh vực khác mà đề tài không đề cập đến.

Tuy có nhược điểm nêu trên, thiết nghĩ phần đặc trưng kinh tế của hộ gia đình vẫn là một phần nghiên cứu có ý nghĩa đối với các nhà quản lý chính sách xã hội đặc biệt là quản lý về gia đình trong giai đoạn hiện nay.

Kết luận

Đây là lần đầu tiên TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội tổ chức chung một cuộc điều tra về di dân nội thị. Từ phân tích kết quả điều tra có thể rút ra vài kết luận về quy mô và điều kiện sống của hộ gia đình được điều tra như sau :

Ở cả hai thành phố, tỷ lệ hộ gia đình từ ba đến bốn người chiếm trên 50% số hộ gia đình điều tra. Tỷ lệ này ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Đa số các gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đã chấp nhận quy mô gia đình từ 1 đến 2 con. Tỷ lệ hộ có từ con thứ ba trở lên ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn Hà Nội. Sự khác biệt về tỷ lệ sinh con thứ tư trở lên giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh rất lớn.

Hầu hết các khu vực của cả hai Thành phố, đại bộ phận chủ hộ gia đình có độ tuổi từ 25-60. Tỷ lệ nam giới làm chủ hộ luôn cao hơn nữ giới. Tuy nhiên, cần nhấn mạnh rằng tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cũng không nhỏ.

Phân tích đặc trưng kinh tế của hộ gia đình có thể rút ra những nhận định sau :

- Tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh, nhưng tỷ lệ hộ có mức sống cao ở Hà Nội lại thấp hơn TP. Hồ Chí Minh.
- Ở cả hai thành phố, người dân nội thành có mức sống cao hơn người dân ngoại thành, đặc biệt ở Hà Nội chênh lệch về mức sống giữa nội và ngoại thành rất lớn.
- Chênh lệch về tỷ lệ hộ có mức sống thấp trong cộng đồng người di chuyển và không di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh không đáng kể. Nhưng tỷ lệ hộ có mức sống cao ở cộng đồng người di chuyển cao hơn cộng đồng người không di chuyển. Tại Hà Nội tình trạng lại hoàn toàn ngược lại, tỷ lệ hộ có mức sống cao ở cộng đồng người di chuyển cao hơn người không di chuyển. Tỷ lệ hộ có mức sống thấp ở hộ di chuyển lại thấp hơn hộ không di chuyển.

Phụ lục

Phân loại hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế

Để nghiên cứu đặc trưng kinh tế của hộ gia đình lẽ ra phải dựa vào tổng thu nhập hàng tháng của hộ gia đình trong đó có thu nhập bằng tiền, và thu nhập bằng hiện vật. Tuy nhiên, việc thu thập thông tin về thu nhập của gia đình rất khó khăn, vì không ai muốn cung cấp thông tin này. Mặt khác, cần lưu ý rằng thu nhập và chi tiêu còn mang tính thời vụ, vì vậy thu thập thông tin này qua các cuộc điều tra thời điểm là không thích hợp. Do đó, để tiến hành nghiên cứu đặc trưng kinh tế của hộ gia đình, chúng tôi đã tiến hành thu thập thông tin về hiện trạng, vị trí, sở hữu, kết cấu nhà ở và một số vật dụng đắt tiền mà hộ gia đình đó đã có trong gia đình mình. Việc phân loại hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế được tiến hành dựa vào phương pháp cho điểm. Điểm số được xác định vào giá trị tương đối của vật dụng. Cụ thể như sau :

Bảng 1: Điểm số áp dụng cho các vật dụng và nhà ở

Chỉ tiêu	Điểm	Chỉ tiêu	Điểm
I. Loại nhà		V. Mái nhà	
1. Nhà chia lô	10	1. Bê tông đúc	30
2. Biệt thự (nhà cấp 4 có đất độc lập, có vườn)	20	2. Ngói	20
3. Căn hộ chung cư	5	3. Tôn	15
4. Loại khác	1	4. Tấm lợp (nhựa PVC)	10
II. Vị trí nhà ở		5. Vải bạt, giấy dầu	5
1. Mặt phố	30	6. Gỗ	5
2. Trong ngõ rộng hơn 4 m	20	7. Tre nứa, rom rạ, lá	3
3. Trong ngõ dưới 4 m	15	8. Vật liệu khác (<i>Ghi cụ thể</i>)	1
4. Ven sông hồ có quy hoạch	10	VI. Số phòng	
5. Ven sông hồ không có quy hoạch	5	<i>(số điểm được tính bằng số phòng nhân với 10)</i>	
6. Khác	1	VII. Bếp	
III. Sở hữu nhà ở		1. Bếp riêng độc lập với nhà ở	30
1. Nhà riêng	30	2. Bếp chung với phòng ăn khép kín	20
2. Thuê của Nhà nước	10	3. Bếp chung với hộ khác	10
3. Thuê của tư nhân	5	4. Bếp chung với phòng ở	5
		5. Không có bếp	0

4. Nhà nước cho ở không mất tiền	10	VIII. Hồ xí	
5. Nhà cơ quan cho ở không mất tiền	5	1. Hồ xí dội nước	30
6. Ở nhờ người khác	1	2. Hồ xí hai ngăn	20
7. Nhà tập thể/nhà chùa	1	3. Hồ xí một ngăn	15
8. Khác	1	4. Hồ xí xây bằng xi măng	15
IV. Tường nhà		5. Hồ xí xây bằng đất	5
1. Bê tông đúc	30	6. Hồ xí công cộng	3
2. Gạch, đá	20	7. Trên sông, hồ ao	0
3. Tôn, sắt thép, nhôm	15	8. Không có hồ xí	0
4. Gỗ, ván	10	IX. Diện tích nhà ở	
5. Tre nứa, lá	5	Cứ 50 m ² tính 1 điểm	
6. Bùn đất	3		
7. Vật liệu khác (ghi cụ thể)	1		

Bảng 2: Điểm số áp dụng cho dụng cụ trong gia đình và phương tiện vận tải mà gia đình sở hữu

X. Loại đồ dùng		
STT	Chỉ tiêu	Điểm
1	Bếp điện, bếp ga	10
2	Lò vi sóng	10
3	Bàn là	3
4	Tủ lạnh	10
5	Tủ đá	15
6	Máy giặt	15
7	Máy rửa bát	20
8	Radio cassette/ radio	2
9	Quạt điện	2
10	Máy điều hòa không khí	30
11	Ti vi đen trắng, màu	5
12	Dàn Hi-fi	5
13	Máy ghi âm	3
14	Đầu VCD hoặc DVD	5
15	Máy ảnh	5
16	Camera	10
17	Máy tính	20
18	Điện thoại cố định, điện thoại di động	5
19	Máy may (khâu)/ máy thêu	3
20	Máy bơm nước	2

XI. Loại phương tiện		
STT	Chỉ tiêu	Điểm
1	Xe đạp	3
2	Xe gắn máy	20
3	Ô tô cá nhân	100
4	Tàu thuyền	30
5	Phương tiện khác	1

Sau khi tính điểm cho các tiêu thức đã nêu ở trên, chúng tôi đã sử dụng phương pháp phân tổ theo nhiều tiêu thức kết hợp để phân loại hộ gia đình nghiên cứu vào các nhóm có mức sống khác nhau.

Nguyên tắc tiến hành như sau: Để tiến hành phân tổ, cần thiết phải thiết lập các nhóm “trung tâm ban đầu” sao cho các phần tử trong cùng một nhóm có sự khác biệt về các đặc trưng lựa chọn nghiên cứu nhỏ nhất và giữa các nhóm khác nhau thì sự khác nhau về đặc trưng trên là lớn nhất. Việc xác định các nhóm trung tâm ban đầu được dựa vào các giá trị tối đa và tối thiểu của của chỉ tiêu đưa vào làm tiêu thức phân tổ (điểm số đã cho ở bảng trên). Sau đó, tính khoảng cách từ giá trị cá thể của từng phần tử đến các nhóm trung tâm theo công thức sau :

Khoảng cách = X_{ij} thực tế – X_{ij} lý thuyết (của các nhóm trung tâm ban đầu)

X_{ij} thực tế: Giá trị thực tế của phần tử i theo tiêu thức j

X_{ij} lý thuyết: Giá trị của phần tử i theo tiêu thức j ở nhóm trung tâm ban đầu

Việc bố trí các phần tử vào các nhóm sẽ dựa trên cơ sở khoảng cách từ giá trị cá thể đến nhóm trung tâm ban đầu là ngắn nhất. Để thực hiện việc phân tổ theo nhiều tiêu thức nói trên chúng tôi dựa vào phương pháp “Cluster analysis” của phần mềm SPSS. Dựa vào điểm số đã nêu trong phần trên, máy tính đã hình thành các nhóm trung tâm ban đầu (Bảng 3).

Giá trị của từng tiêu thức trong nhóm trung tâm ban đầu là cơ sở để tiến hành lựa chọn các đơn vị của nhóm “trung tâm cuối cùng”. Các bước được tiến hành như sau: Đầu tiên, tính chênh lệch giá trị của các tiêu thức nghiên cứu giữa các đơn vị cá biệt và giá trị của nhóm trung tâm ban đầu. Sau đó lần lượt lựa chọn phần tử nào có mức chênh lệch so với nhóm trung tâm ban đầu ngắn nhất. Qua nhiều lần lựa chọn sẽ hình thành được nhóm “trung tâm cuối cùng” đảm bảo yêu cầu: Trong cùng một nhóm chênh lệch về giá trị của tiêu thức nghiên cứu giữa các đơn vị nhỏ nhất. Giữa các nhóm khác nhau thì chênh lệch về giá trị của tiêu thức nghiên cứu lớn nhất.

Bảng 3: Đặc trưng cơ bản của nhóm trung tâm ban đầu

Chi tiêu	Điểm của nhóm trung tâm ban đầu theo các tiêu thức nghiên cứu		
	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3
Loại nhà	10	10	10
Vị trí nhà ở	15	5	30
Quyền sở hữu	30	30	5
Tường nhà	20	10	30
Mái nhà	30	5	30
Bếp	10	0	30
Nhà tắm	10	0	30
Nhà vệ sinh	10	0	30
Các phòng khác	10	0	30
Hồ xí	10	3	15
Bếp ga	10	0	10
Lò vi sóng	0	0	10
Bàn là	3	0	3
Tủ lạnh	10	0	10
Tủ đá	0	0	15
Máy giặt	0	0	15
Máy rửa bát	0	0	0
Điều hoà	0	0	30
Ti vi	5	0	5
Điện	5	0	0
Đầu video	0	0	5
Máy ảnh	0	0	5
Máy tính	0	0	0
Camera	20	0	0
Điện thoại	5	0	5
Xe máy	0	0	20
Ô tô	0	0	0
Tàu thuyền	0	20	0
Tổng điểm	213	83	373

Nghiên cứu này đã sử dụng phần mềm SPSS và phương pháp “K-Means Cluster” để thực hiện cách phân chia này. Kết quả các đơn vị cá thể của mẫu nghiên cứu được phân thành 3 nhóm đảm bảo yêu cầu trong một nhóm sự khác biệt giữa các phần tử nhỏ nhất và sự khác biệt giữa các nhóm khác nhau là lớn nhất gọi là nhóm “trung tâm cuối cùng”. Nhóm trung tâm cuối cùng này biểu hiện sự khác biệt về mức sống giữa các cá thể trong cùng nhóm nhỏ nhất. Sự khác biệt về mức sống giữa các nhóm khác nhau lớn nhất. Đặc điểm của nhóm “trung tâm cuối cùng” được thể hiện ở bảng 4.

Bảng 4: Đặc điểm của nhóm trung tâm cuối cùng

Chi tiêu	Điểm của nhóm trung tâm cuối cùng		
	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3
Loại nhà	10,5	13,1	9,9
Vị trí nhà ở	18,8	16,6	21,2
Quyền sở hữu	28,1	27,8	28,4
Tường nhà	21,6	19,9	22,1
Mái nhà	22,7	18,7	24,5
Bếp	7,8	7,5	8,6
Nhà tắm	11,6	8,9	14,4
Nhà vệ sinh	11,6	8,9	14,4
Các phòng khác	11,6	8,9	14,4
Hồ xí	29,0	23,4	27,6
Bếp ga	9,5	5,1	9,7
Lò vi sóng	0,6	0,1	3,2
Bàn là	2,9	2,2	2,9
Tủ lạnh	9,2	1,8	9,3
Tủ đá	0,6	0,2	1,1
Máy giặt	6,4	0,2	11,1
Máy rửa bát	0,0	0,0	0,9
Điều hoà	0,0	0,0	30,0
Ti vi	4,9	4,3	4,5
Dàn	1,5	0,4	2,9
Đầu video	3,5	1,7	4,0
Máy ảnh	1,1	0,2	2,8
Máy tính	0,2	0,0	1,5
Camera	7,0	0,1	12,3
Điện thoại	4,3	1,2	4,6
Xe máy	19,7	12,9	19,3
Ô tô	0,0	0,0	0,0
Tàu thuyền	0,0	0,1	0,0
Tổng điểm	244,51	184,14	305,46

Chú ý: Riêng 87 hộ có ô tô riêng, qua kiểm tra chúng tôi nhận thấy đây cũng là các hộ có điều kiện sống tốt. Họ có tất cả các phương tiện tiêu dùng đắt tiền khác như điều hoà; tủ lạnh... Chính vì vậy những hộ này được xếp vào cùng với nhóm 3 là nhóm có mức sống cao.

Như vậy, sau khi thực hiện phép phân loại trên, chúng tôi đã phân tổng thể mẫu thành ba nhóm: nhóm có mức sống thấp là nhóm 2; Nhóm có mức sống trung bình là nhóm 1; Nhóm có mức sống cao là nhóm 3 và 87 hộ gia đình có ô tô cá nhân đã nói ở phần chú ý nêu trên.

Kết quả phân nhóm mức sống hộ gia đình trong tổng thể mẫu điều tra được trình bày trong bảng 5.

Bảng 5: Tổng thể mẫu số hộ gia đình trong mỗi nhóm mức sống

Tên nhóm	Số điểm	Số hộ ở TP. Hồ Chí Minh	Số hộ ở Hà Nội
Mức sống thấp	Dưới 185	748	596
Mức sống trung bình	185-244	960	739
Mức sống cao	Trên 305	294	172
Tổng số	-	2.002	1.507

Việc phân nhóm các hộ gia đình theo đặc trưng kinh tế như trên có nhược điểm sau:

1. Phương pháp cho điểm dựa vào ý kiến chủ quan của nhà nghiên cứu. Có thể dẫn điểm sai số trong đánh giá. Tuy nhiên, tất cả các hộ gia đình đều được đánh giá mức sống theo một thước đo chung. Vì vậy, nhược điểm về yếu tố chủ quan khi đánh giá đã được loại bỏ.
2. Khi thu thập thông tin về các vật dụng trong gia đình chỉ đề cập đến việc gia đình có các vật dụng đó không, mà không quan tâm đến hiện trạng, giá trị và số lượng vật dụng. Điều này cũng làm cho việc đánh giá mức sống của gia đình kém chính xác.

Tuy nhiên, hiện nay trong các gia đình Việt Nam các vật dụng đắt tiền chưa nhiều. Vì vậy, nếu gia đình có đầy đủ các vật dụng nói trên đã là các hộ gia đình có mức sống cao. Mặc dù, việc dùng phương pháp trên để đánh giá mức sống của dân cư có nhiều thiếu sót nhưng nó cũng phản ánh tương đối chính xác mức sống của hộ gia đình.

Tài liệu tham khảo

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 TP. Hồ Chí Minh (Chủ biên), Vũ Thị Hồng, Lê Văn Thành, Trương Sĩ Ánh, dưới sự hướng dẫn của Bạch Văn Bày, hợp tác với Gubry Patrick, Huguet Jerrold W., 1996, Di dân, nguồn nhân lực, việc làm và đô thị hóa ở TP. Hồ Chí Minh. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, 114 tr. (Dự án VIE/93/P02).

Tài liệu mới: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City (IER) (Ed.), Vu Thi Hong, Le Van Thanh, Trương Sĩ Ánh, 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).

Hộ gia đình di chuyển và không di chuyển

*Phạm Thuý Hương
Đur Phước Tân
Trần Thị Thanh Thùy*

Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh là hai trung tâm đô thị lớn nhất của cả nước. Quyết định của Thủ tướng chính phủ về điều chỉnh qui hoạch chung Thủ đô Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đến năm 2020 đã nhấn mạnh vị trí, vai trò đặc biệt của hai thành phố này trong qui hoạch tổng thể phát triển đô thị Việt Nam (Bộ Xây dựng, 1999; Viện Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, 2000).

Kể từ 1998 đến nay, việc qui hoạch không gian đô thị đã tạo ra nhiều sự thay đổi về cơ sở hạ tầng, giao thông, kiến trúc và cảnh quan, tạo điều kiện cho các hộ gia đình di chuyển. Liệu việc di chuyển nơi cư trú có làm thay đổi các điều kiện sống của hộ gia đình? Xu hướng chung của những thay đổi đó như thế nào? Các hộ gia đình di chuyển có những điểm khác biệt nào so với các hộ gia đình không di chuyển? Nguyên nhân và hướng di chuyển của các hộ gia đình ra sao?

Để trả lời những câu hỏi đặt ra, chúng tôi tập trung phân tích các đặc điểm về điều kiện nhà ở, tiện nghi sinh hoạt, phương tiện giao thông của các hộ gia đình di chuyển cũng như không di chuyển. Ngoài ra, cũng sự thay đổi công việc, những thuận lợi và khó khăn liên quan đến tình hình học tập, vui chơi giải trí, chăm sóc sức khỏe, công việc khi di chuyển cũng được làm rõ... Tại TP. Hồ Chí Minh, trong số 2.000 hộ được phỏng vấn có 1.214 hộ không di chuyển và 786 hộ di chuyển. Tại Hà Nội, chúng tôi đã phỏng vấn 1.500 hộ, trong đó 1.018 hộ không di chuyển và 482 hộ di chuyển¹.

¹ Số liệu không tính đến trọng số.

Cần nhắc lại rằng hộ gia đình di chuyển được đề cập ở đây là hộ gia đình đã chuyển đến sinh sống tại nơi ở hiện tại trong khoảng thời gian từ 1 tháng 1 năm 1998 đến thời điểm tiến hành điều tra (tháng 3-tháng 4 năm 2003), bất kể trước đây các hộ gia đình này sống ở đâu và khoảng cách di chuyển là bao xa. Họ là những người «mới di chuyển»; tất cả những hộ gia đình chuyển đến nơi ở hiện tại trước ngày 1 tháng 1 năm 1998 được coi là «hộ gia đình không di chuyển» trong cuộc điều tra này. Để đảm bảo tính đồng nhất và để có được số liệu đầy đủ của cả hai thành phố, tất cả các hộ gia đình di chuyển đều được đưa vào mẫu, tuy nhiên trong số này, đại bộ phận là những người di chuyển nội thị (85% tại TP. Hồ Chí Minh và 82% tại Hà Nội). Số liệu phản ánh những điểm cơ bản về điều kiện của những người di chuyển nội thị; một số nét đặc thù của những người di chuyển nội thị sẽ được đề cập đến trong chương này.

Điều kiện nhà ở của các hộ gia đình

Loại nhà

Có sự khác biệt đáng kể về cơ cấu loại nhà giữa các hộ gia đình di chuyển (DC) và không di chuyển (KDC) tại Hà Nội

Ba loại nhà thường gặp nhất ở các đô thị Việt Nam hiện nay là: nhà liên kề (hay còn gọi nhà chia lô), nhà độc lập (nhà biệt thự) và các căn hộ chung cư. Trong số 3 loại trên, nhà liên kề là loại nhà chiếm tỷ trọng lớn, đặc biệt là ở TP. Hồ Chí Minh (xem *Bảng 1*).

Bảng 1: Tỷ trọng các loại nhà ở của hộ gia đình theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Loại nhà	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà chia lô	84,7	84,2	86,5	87,2
Nhà độc lập, biệt thự	9,1	10,1	5,3	5,3
Căn hộ chung cư	6,2	5,7	8,2	7,4
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà chia lô	52,0	49,9	66,9	47,9
Nhà độc lập, biệt thự	33,5	37,0	9,0	12,5
Căn hộ chung cư	12,9	11,5	22,9	35,0
Khác	1,6	1,6	1,3	4,6
Tổng số	100	100	100	100

Kết quả khảo sát đã chỉ ra rằng, tại TP. Hồ Chí Minh, nhà liên kề chiếm 84,7% trong tổng số các loại nhà, trong khi đó nhà liên kề tại Hà Nội chỉ chiếm

khoảng hơn 50%. Tỷ lệ nhà biệt lập và nhà chung cư tại Hà Nội cao hơn TP. Hồ Chí Minh (tỷ lệ tương ứng là 33,5% và 9,1% đối với nhà biệt lập; 12,9% và 6,2% đối với nhà chung cư).

Không có sự khác biệt đáng kể về cơ cấu loại nhà giữa hai nhóm hộ không di chuyển (hộ KDC) và di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, nhưng lại có sự khác biệt khá rõ tại địa bàn Hà Nội. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nhà chia lô, nhà biệt lập và căn hộ chung cư của các hộ gia đình không di chuyển và di chuyển gần như nhau hoặc chênh lệch rất ít, trong khi đó tại Hà Nội các hộ gia đình không di chuyển có tỷ lệ nhà chia lô chỉ bằng hai phần ba so với các hộ gia đình di chuyển (49,9% và 66,9%). Thay vào đó tỷ lệ nhà độc lập, biệt thự của các hộ gia đình không di chuyển lại lớn gấp 4 lần các hộ gia đình di chuyển (37% và 9%).

Ở Hà Nội cũng như TP. Hồ Chí Minh, các hộ gia đình không di chuyển sống trong căn hộ chung cư ít hơn các hộ gia đình di chuyển (5,7% và 8,2% ở TP. Hồ Chí Minh; 11,5% và 22,9% tại Hà Nội). Trong điều kiện đất đai đô thị hạn chế thì chủ trương phát triển nhà chung cư cao tầng là một xu thế tất yếu tốt nhằm mở rộng không gian đô thị.

Tại TP. Hồ Chí Minh các hộ gia đình di chuyển có xu hướng lựa chọn nhà chung cư nhiều hơn, trong khi đó tại Hà Nội, nhà chia lô vẫn được ưa thích hơn

Nếu phân tích loại nhà ở của các hộ gia đình trước và sau khi di chuyển, có thể thấy rằng, tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ có nhà liền kề giảm đi chút ít (từ 87,2% xuống 86,5%) còn tỷ lệ các hộ sống trong chung cư tăng lên (từ 7,4% lên 8,2%). Hiện tượng này không xảy ra tại Hà Nội. Các hộ gia đình di chuyển tại Hà Nội có xu hướng lựa chọn nhà chia lô nhiều hơn. Cụ thể là, tỷ trọng nhà liền kề tăng mạnh (từ 47,9% số hộ đã ở trước đây, nay tăng lên đến 66,9%), và tỷ lệ nhà chung cư giảm nhanh (từ 35,0% số hộ ở trước đây, sau di chuyển đã giảm xuống còn 22,9% số hộ). Như vậy, xu hướng lựa chọn loại nhà trước và sau khi di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là trái ngược nhau. Chủ trương phát triển nhà chung cư cao tầng trong quá trình đô thị hoá xem ra được hưởng ứng sớm hơn tại TP. Hồ Chí Minh.

Xu hướng tăng loại nhà liền kề tại Hà Nội sau khi di chuyển thể hiện rõ qua số liệu bảng 2. Kết quả cho thấy, các hộ trước đây đang ở nhà chung cư nay đã chuyển sang ở nhà liền kề chiếm khoảng 28,6%, tương đương 29 hộ. Điều này có thể giải thích như sau: chế độ phân phối nhà chung cư/ nhà tập thể cho cán bộ công nhân thời kỳ bao cấp khá phổ biến. Những năm gần đây do điều kiện kinh tế khá lên, những gia đình này đã chuyển nhà từ chung cư đến các căn hộ liền kề, mang tính riêng biệt hơn và nhất là được cấp giấy chứng nhận quyền sở hữu thuận tiện và dễ dàng hơn. Khoảng 10,7%, tương đương 11 hộ, cũng đã chuyển từ nhà độc lập sang nhà liền kề. Việc di chuyển từ nhà độc lập sang nhà liền kề có thể lý giải bằng nhiều nguyên nhân, trong đó phải kể đến một số hộ bị giải tỏa di dời hoặc do thừa kế, đã chuyển chỗ ở từ loại hình nhà độc lập sang nhà liền kề. Chính điều này đã góp phần làm tăng tỷ trọng nhà liền kề sau khi di chuyển.

Bảng 2: Sự thay đổi loại hình nhà ở của các hộ di chuyển tại Hà Nội (%)

Loại nhà ở trước khi di chuyển	Loại nhà ở hiện nay				
	Nhà chia lô	Nhà độc lập	Căn hộ	Khác	Chung
Nhà chia lô	57,3	21,6	35,5	0,0	47,9
Nhà độc lập, biệt thự	10,7	41,6	5,6	0,0	12,5
Căn hộ chung cư	28,6	34,6	53,4	20,0	35,0
Khác	3,4	2,2	5,6	80,0	4,6
Tổng số	100	100	100	100	100
Chung	66,9	9,0	22,9	1,3	100

Như vậy, việc tăng tỷ trọng nhà liền kề sau khi di chuyển tại Hà Nội là do bị giải tỏa, thừa kế và mong muốn sở hữu một căn nhà riêng (nhà liền kề). Mặc dù, tỷ lệ nhà liền kề ở Hà Nội vẫn còn khá thấp so với TP. Hồ Chí Minh, nhưng đứng về phương diện quy hoạch và quản lý đô thị, tốt nhất nên giới hạn phát triển nhà liền kề ở một mức độ nhất định, tránh tình trạng phát triển tràn lan bởi vì theo qui hoạch chung của các khu đô thị mới, nhà biệt lập và nhà chung cư vẫn là loại hình được khuyến khích nhiều nhất.

Vị trí nhà ở

Vị trí nhà ở mặt đường đóng vai trò quan trọng trong việc tận dụng lợi thế để buôn bán kinh doanh, ảnh hưởng không nhỏ đến thu nhập của hộ gia đình. Vì vậy, nhà ở vị trí mặt tiền là ao ước của khá nhiều hộ ở nội thị nói chung.

Vị trí nhà được phân thành 5 nhóm chính: nhà mặt phố, nhà trong ngõ/ hẻm rộng hơn 4 m (gọi tắt là nhà ngõ/ hẻm lớn), nhà trong ngõ/ hẻm hẹp dưới 4 m (gọi tắt là nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ), nhà ven sông hồ/ kênh rạch đã quy hoạch và nhà ven kênh/ rạch chưa được quy hoạch. Sự chuyển dịch cơ cấu về vị trí nhà trước và sau di chuyển sẽ giúp chúng ta nhận diện được xu thế và bố trí giao thông cho phù hợp.

Sau khi di chuyển, tỷ trọng các hộ gia đình có nhà mặt phố giảm cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh

Tại TP. Hồ Chí Minh, vị trí nhà ở trước và sau di chuyển đã có sự chuyển dịch theo xu hướng giảm tỷ lệ các hộ gia đình sống ở mặt phố (từ 19,7% trước khi di chuyển xuống còn 15,4% sau khi di chuyển). Nếu xét về động cơ di chuyển, có thể thấy rằng hầu hết các hộ di chuyển từ nhà mặt phố sang nhà trong ngõ/ hẻm là do họ bị giải tỏa đền bù hoặc một số do thừa kế nên đã di chuyển nhà ở. Chỉ có một số ít hộ gia đình ít khai báo là do nguyên nhân muốn sở hữu riêng một căn hộ nên phải di chuyển đi nơi khác. Hiện tượng này cũng quan sát thấy tại Hà Nội: tỷ trọng hộ gia đình sống trong căn nhà mặt phố giảm từ 21,7% xuống còn 10,3% (xem *Bảng 3*). Mặc dù nhà mặt phố rất có lợi thế trong việc kinh doanh buôn bán, nhưng lại không thật phù hợp với các hộ gia đình là cán bộ công chức. Hơn thế nữa, diện tích nhà mặt phố thường nhỏ và nhiều hộ gia đình chỉ được sở hữu tầng 1, còn tầng 2 lại thuộc về gia đình khác. Chính vì vậy, họ lựa chọn nhà trong ngõ/ hẻm, vừa yên tĩnh, biệt lập, và diện tích rộng rãi hơn.

Ngoài ra, chúng tôi cũng quan sát thấy xu hướng giảm số lượng các nhà ven sông không qui hoạch.

Bảng 3: Vị trí nhà ở theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vị trí nhà ở	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà mặt phố	20,5	21,8	15,4	19,7
Ngõ rộng	19,9	19,5	22,1	24,4
Ngõ hẹp	57,8	56,6	61,3	53,5
Ven sông có qui hoạch	0,7	0,8	0,3	0,7
Ven sông không có qui hoạch	1,1	1,3	0,9	1,6
Khác	0	0	0	0
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà mặt phố	10,8	10,8	10,3	21,7
Ngõ rộng	18,4	16,9	30,5	25,4
Ngõ hẹp	69,7	71,1	58,8	51,5
Ven sông có qui hoạch	0,4	0,4	0,2	0,7
Ven sông không có qui hoạch	0,3	0,3	0	0,4
Khác	0,5	0,5	0,2	0,2
Tổng số	100	100	100	100

Vẫn còn nhiều hộ gia đình lựa chọn nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ khi di chuyển

Nếu phân tích số liệu về vị trí nhà ở của các hộ gia đình trước và sau khi di chuyển ta thấy rằng: tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ gia đình có nhà trong ngõ/ hẻm rộng giảm nhẹ (từ 24,4% xuống còn 22,1%). Thay vào đó, đã có sự chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng các hộ gia đình có nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ (từ 53,5% tăng lên 61,3%). Trong số các hộ gia đình hiện nay sống trong các ngõ/ hẻm nhỏ 23,1% trước đây đã sống trong các ngõ/ hẻm lớn, 17,1% trước đây sinh sống ở căn nhà mặt phố (Bảng 4).

Bảng 4: Sự thay đổi về vị trí nhà của các hộ di chuyển (%)

Vị trí nhà ở trước đây	Vị trí nhà ở hiện nay						
	Mặt phố	Ngõ rộng	Ngõ hẹp	Ven sông có QH	Ven sông không QH	Khác	Chung
TP. Hồ Chí Minh							
Nhà mặt phố	35,7	15,4	17,1	50,0	0,0	16,7	15,4
Ngõ rộng	20,8	30,5	23,1	50,0	0,0	16,7	22,1
Ngõ hẹp	40,6	52,7	57,4	0,0	0,0	50,0	61,3
Ven sông có qui hoạch	1,9	0,7	0,5	0,0	0,0	0,0	0,3
Ven sông không có qui hoạch	1,0	0,7	1,9	0,0	0,0	16,7	0,9
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100	0	100	100
Chung	15,4	22,1	61,3	0,3	0,9	0,0	100
Hà Nội							
Nhà mặt phố	36,9	12,2	24,2	0,0	0,0	0,0	21,7
Ngõ rộng	10,7	41,4	19,5	0,0	0,0	100,0	25,4
Ngõ hẹp	50,3	45,7	54,8	100,0	0,0	0,0	51,5
Ven sông có qui hoạch	2,1	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,7
Ven sông không có qui hoạch	0,0	0,7	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
Khác	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,2
Tổng số	100	100	100	100	0	100	100
Chung	10,3	30,5	58,8	0,2	0,0	0,2	100

Điểm khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh là cơ cấu về vị trí nhà ở trong ngõ. Tại Hà Nội, tỷ lệ các hộ gia đình có nhà trong ngõ/ hẻm rộng và ngõ/ hẻm nhỏ đều tăng: từ 25,4% tăng đến 30,5% đối với nhà trong ngõ/ hẻm rộng và từ 51,1% tăng đến 58,8% đối với nhà trong ngõ/ hẻm nhỏ (xem *Bảng 4*). Cụ thể là có 45,7% hộ đã di chuyển từ ngõ/ hẻm nhỏ sang ngõ/ hẻm lớn. Lý do khiến các hộ gia đình di chuyển nhà từ ngõ/ hẻm nhỏ ra ngõ/ hẻm lớn là chất lượng nhà ở đây cao hơn.

Sở hữu nhà

John Turner, khi nghiên cứu về các khía cạnh liên quan đến chính sách nhà ở của các nước đang phát triển, đã phát hiện xu thế di chuyển nhà ở của các hộ thu nhập trung bình và các hộ có thu nhập cao (Turner, 1968; Yap Kioe Seng, 1992). Thông thường các hộ thu nhập trung bình di chuyển vì muốn có quyền sở hữu một căn nhà (cho dù lớn hay bé), trong khi đó các hộ thu nhập cao di chuyển vì muốn có tiện nghi và điều kiện sống tốt hơn. Do vậy, quyền sở hữu nhà của cũng là một trong những động lực của quá trình di chuyển nhà ở khu vực đô thị.

Tại TP. Hồ Chí Minh, 94,7% các hộ không di chuyển có nhà riêng, trong khi chỉ có 84,6% các hộ di chuyển có được điều này (*Bảng 5*). Tại Hà Nội, sự khác biệt

không rõ nét như ở TP. Hồ Chí Minh, nhưng nhìn chung các hộ không di chuyển có tỷ lệ sở hữu nhà cao hơn các hộ di chuyển: 89% đối với các hộ không di chuyển và 88,4% đối với các hộ di chuyển.

Nhà thuê của tư nhân cũng tương đối phổ biến đối với các hộ di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, còn nhà thuê của nhà nước là đặc điểm của các hộ gia đình tại Hà Nội, không phụ thuộc vào tình trạng di chuyển. Các hình thức sở hữu khác nhìn chung không đáng kể.

Bảng 5: Sở hữu nhà theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vị trí nhà ở	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà riêng	92,0	94,7	84,6	59,9
Thuê nhà nước	2,4	2,7	1,6	4,8
Thuê tư nhân	4,0	1,0	13,2	17,2
Nhà nhà nước không mất tiền	0,5	0,6	0,0	2,7
Nhà cơ quan không mất tiền	0,2	0,3	0,0	0,3
Nhà người khác	0,9	0,8	0,6	14,4
Nhà tập thể/ nhà chùa	0,0	0,0	0,0	0,7
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà riêng	88,6	89,0	88,4	57,1
Thuê nhà nước	6,3	6,5	5,5	13,5
Thuê tư nhân	1,6	1,0	4,4	5,8
Nhà nhà nước không mất tiền	1,4	1,6	0,2	11,5
Nhà cơ quan không mất tiền	0,7	0,7	0,2	2,7
Nhà người khác	0,9	0,7	1,3	6,4
Nhà tập thể/ nhà chùa	0,4	0,5	0,0	1,8
Khác	0,1	0,1	0,0	1,3
Tổng số	100	100	100	100

Sự thay đổi về sở hữu nhà ở trước và sau khi di chuyển thể hiện khá rõ tại địa bàn TP. Hồ Chí Minh: tỷ lệ hộ có nhà riêng tăng từ 59,9% lên đến 84,6%, đồng thời nhà thuê tư nhân giảm từ 17,2% xuống còn 13,2%, nhà thuê của nhà nước cũng giảm từ 4,8% xuống còn 1,6%. Sự thay đổi này cho thấy xu thế chuyển dịch nhà ở của bộ phận dân cư TP. Hồ Chí Minh vẫn là mong muốn có được quyền sở hữu nhà ở.

Trong số những hộ gia đình di chuyển hiện đang sở hữu nhà của mình, 15,7% trước đây ở nhờ nhà người khác, nay đã có căn hộ riêng, 12,6% trước đây đã thuê nhà của Nhà nước (Bảng 6). Như vậy, tỷ lệ các hộ di chuyển có nhà sở hữu riêng tăng lên, tại TP. Hồ Chí Minh, đã phản ánh đúng xu thế phát triển đô thị hiện nay.

Trong số những hộ di chuyển có nhà riêng, lý do di chuyển chủ yếu là do họ mong muốn có được quyền sở hữu nhà ở của mình hơn là sống trong căn hộ tập thể chưa có chủ quyền tư nhân chính thức.

Bảng 6: Sự thay đổi về tỷ lệ sở hữu nhà của các hộ di chuyển theo thành phố (%)

Tình trạng sở hữu nhà trước đây	Tình trạng sở hữu nhà hiện nay							Tổng số
	Nhà riêng	Thuê NN	Thuê TN	Nhà nước cấp	Nhà người khác	Nhà tập thể	Khác	
TP. Hồ Chí Minh								
Nhà riêng	62,1	27,3	49,1	0,0	75,0	0,0	0,0	59,9
Thuê nhà nước	5,2	18,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8
Thuê tư nhân	12,6	45,5	44,1	0,0	0,0	0,0	0,0	17,2
Nhà nước cấp	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Nhà người khác	15,7	9,1	5,6	0,0	25,0	0,0	0,0	14,4
Nhà tập thể, nhà chùa	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Khác	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tổng cộng	100	100	100	0	100	0	0	100
Chung	84,6	1,6	13,2	0,0	0,6	0,0	0,0	100
Hà Nội								
Nhà riêng	60,7	40,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	57,1
Thuê nhà nước	12,2	30,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,5
Thuê tư nhân	4,3	0,0	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8
Nhà nước cấp	10,6	20,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,5
Nhà người khác	3,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Nhà tập thể, nhà chùa	6,0	10,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Khác	3,2	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Tổng cộng	100	100	100	0	100	0	0	100
Chung	88,4	5,5	4,4	0,2	0,2	1,3	0,0	100

Tương tự như các hộ di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, các hộ di chuyển tại Hà Nội cũng có sự thay đổi về cơ cấu sở hữu nhà ở trước và sau khi di chuyển: tỷ lệ các hộ có nhà riêng tăng lên (từ 57,1% lên đến 88,4%), tỷ lệ thuê nhà Nhà nước giảm (từ 13,5% còn 5,5%). Tuy nhiên, ở Hà Nội còn có loại nhà ở của Nhà nước cấp không mất tiền do thời kỳ bao cấp trước đây để lại, nay tỷ lệ nhà này cũng giảm đi nhanh chóng trong số những hộ di chuyển (tỷ lệ trước đây là 11,5%, đến nay hầu như không còn nữa).

Sau khi di chuyển, diện tích nhà ở bình quân/ hộ tăng mạnh ở Hà Nội

Diện tích nhà ở thường thay đổi theo loại hình nhà. Thông thường, nhà biệt lập có diện tích khá lớn, tiếp đến là nhà liền kề và nhà chung cư. Do nhà chung cư không thể coi nới lên tầng nên diện tích thường không thay đổi nhiều so với diện tích ban đầu, không phụ thuộc vào tần số coi nới (Chateau, 2003). Theo ý kiến của người dân tham gia vào cuộc điều tra, nhà liền kề thường có diện tích bình quân là 78 m²/căn, nhà biệt lập có diện tích bình quân là 85-95 m²/căn và nhà chung cư là 43 m²/căn.

Diện tích nhà ở bình quân thường có mối quan hệ với loại hình nhà, nên việc di chuyển của hộ gia đình thường dẫn đến sự thay đổi diện tích nhà ở có. Diện tích nhà ở cũng là một trong những yếu tố tác động đến việc di chuyển của các hộ gia đình. Nhìn chung, diện tích nhà trước và sau di chuyển không chênh lệch nhiều tại TP. Hồ Chí Minh, trong khi đó tại Hà Nội diện tích nhà ở bình quân tăng rõ rệt sau khi di chuyển, từ 56,5 m²/căn trước đây nay tăng lên 89,4 m²/căn (Bảng 7). Điều này chứng tỏ rằng công tác quy hoạch phát triển nhà của Hà Nội đã đi đúng hướng, và thu nhập gia tăng đã góp phần tăng số lượng các căn hộ có diện tích cao hơn so với trước đây (Phan Đức Lộc, 2002).

Bảng 7: Diện tích nhà ở bình quân/ căn hộ theo thành phố và tình trạng di chuyển

Vị trí nhà ở	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh	80,3	77,1	67,1	65,9
Hà Nội	73,4	71,3	89,4	56,5

Diện tích nhà ở tăng thường kéo theo số phòng trong căn hộ cũng thay đổi. Các hộ di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đều có số phòng bình quân/căn hộ thay đổi theo xu hướng: tăng tỷ lệ nhà có từ 5 phòng trở lên (từ 12,4% lên đến 27,7%) và giảm tỷ lệ nhà có 2 phòng hoặc 3-4 phòng (Bảng 8). Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ nhà có từ 5 phòng trở lên tăng từ 39,3% lên đến 45,3%. Đồng thời, tỷ lệ nhà ở có 3-4 phòng cũng tăng lên. Những con số này đã chứng tỏ rằng tại Hà Nội, việc tìm kiếm những nơi ở rộng hơn là động lực mạnh mẽ thúc đẩy di dân nội thị.

Kết quả phân tích ma trận về sự thay đổi số phòng/ căn hộ trước và sau di chuyển cũng cho thấy: không có sự khác biệt nhiều giữa TP.HCM và Hà Nội. Trong số các hộ gia đình đang sống trong nhà có từ 5 phòng trở lên, hơn 40% số hộ đã từng sinh sống trong căn hộ có từ 3-4 phòng. Riêng địa bàn Hà Nội, tỷ trọng hộ có ít hơn 2 phòng chuyển sang nhà có 5 phòng lại có chiều hướng cao hơn so với TP.HCM.

Bảng 8: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo số phòng, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Số phòng	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
1- 2 phòng	54,8	53,2	60,6	62,7
3 - 4 phòng	39,4	40,7	34,7	30,7
Trên 5 phòng	5,8	6,1	4,7	6,6
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
1- 2 phòng	44,0	44,5	40,4	56,5
3 - 4 phòng	42,3	43,8	31,9	31,2
Trên 5 phòng	13,7	11,7	27,7	12,4
Tổng số	100	100	100	100

Chất lượng nhà ở

Chất lượng nhà ở được đề cập đến ở đây bao gồm vật liệu tường nhà, vật liệu mái nhà và vị trí nhà tắm, nhà vệ sinh.

Vật liệu tường nhà tại TP. Hồ Chí Minh đa dạng về chủng loại hơn tại Hà Nội

Theo kết quả khảo sát, vật liệu tường nhà được khai báo ở TP. Hồ Chí Minh có đa dạng hơn về chủng loại, kể cả các loại thô sơ như tôn, tre nứa và gỗ (Bảng 9). Không có sự khác biệt đáng kể giữa các hộ di chuyển và các hộ không di chuyển. Đối với các hộ di chuyển, sự thay đổi về vật liệu tường nhà trước và sau khi di chuyển cũng không thật rõ nét, mặc dù tỷ trọng các loại vật liệu cao cấp như bê tông có tăng so với trước đây. Điều đáng quan tâm là tỷ trọng các hộ gia đình có tường nhà bằng tre nứa và gỗ vẫn còn tồn tại hiện nay ở các hộ di chuyển của TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 9: Tỷ lệ các hộ gia đình theo vật liệu tường nhà, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vật liệu tường nhà	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Bê tông	15,9	16,3	14,2	12,2
Gạch đá	77,2	76,7	78,9	79,6
Tôn	2,1	2,0	2,7	2,1
Gỗ	3,5	3,6	3,1	4,6
Tre, nứa	1,3	1,3	1,2	1,3
Đất	0,0	0,0	0,0	0,1
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Bê tông	10,5	9,6	17,6	14,5
Gạch đá	89,5	90,4	82,4	84,1
Gỗ	0,0	0,0	0,0	1,4
Tổng số	100	100	100	100

Nhà mái tôn phổ biến tại TP. Hồ Chí Minh, trong khi đó tại Hà Nội, mái nhà thường được đổ bê tông

Mái nhà cũng là một trong những bộ phận quan trọng phản ánh chất lượng nhà ở. 77,8% hộ gia đình di chuyển nhà tại TP. Hồ Chí Minh khai báo vật liệu mái là tôn, trong khi tỷ lệ mái nhà làm bằng vật liệu bê tông lại chiếm khá cao, lên đến 88,4% tại địa bàn Hà Nội (xem *Bảng 10*). Điều này là do tại TP. Hồ Chí Minh mưa khá nhiều và mức sống cao hơn nên dân thường thường được che mái tôn, trong khi đó nhà mái ngói truyền thống thường thấy ở miền Bắc.

Bảng 10: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo vật liệu mái nhà, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vật liệu mái nhà	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Bê tông đúc	15,9	15,8	17,2	15,5
Ngói	5,9	6,6	3,6	6,0
Tôn	76,9	76,2	77,8	75,5
Tấm lợp nhựa	0,5	0,4	0,6	0,7
Vải bạt, giấy dầu	0,1	0,1	0,3	0,6
Gỗ	0,1	0,1	0,1	0,4
Tre, nứa, rơm rạ, lá	0,7	0,8	0,4	1,2
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Bê tông đúc	69,4	66,7	88,4	73,6
Ngói	24,8	27,4	6,9	21,7
Tôn	3,4	3,4	3,3	1,3
Tấm lợp nhựa	1,2	1,2	1,1	1,5
Vải bạt, giấy dầu	0,3	0,3	0	0,4
Gỗ	0,2	0,2	0	1,2
Tre, nứa, rơm rạ, lá	0,7	0,8	0,2	0,2
Tổng số	100	100	100	100

Không có sự thay đổi về vật liệu mái nhà trước và sau khi di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh, trong khi tại Hà Nội, tỷ lệ thay đổi về vật liệu mái có khác biệt khá nhiều theo xu hướng: tăng tỷ lệ các hộ có nhà đồ bê tông và lợp tôn, giảm tỷ lệ các hộ có nhà lợp ngói.

Tỷ lệ các hộ gia đình có bếp riêng trong nhà tăng theo sự di chuyển

Vị trí nhà bếp có ảnh hưởng đến nội thất và sự thuận tiện trong sinh hoạt của gia đình. Nhà bếp được chia thành các loại như bếp riêng biệt, bếp ghép với phòng khác, nhà bếp tách riêng khỏi nhà, nhà bếp dùng chung với hộ khác và không có nhà bếp. Sự thay đổi các loại nhà bếp như nêu trên trước và sau di chuyển cũng phản ánh sự thay đổi về tiện nghi sinh hoạt ăn ở theo xu hướng tiện lợi nhất cho những người sống trong căn hộ, đặc biệt là phụ nữ.

Bếp riêng trong nhà chiếm tỷ lệ cao ở các hộ điều tra, nhất là tại TP. Hồ Chí Minh: 71% những người được hỏi tại TP. Hồ Chí Minh có bếp riêng so với 43.9% tại Hà Nội. Do đặc điểm cấu trúc căn hộ ở Hà Nội khác so với TP. Hồ Chí Minh, nên tỷ lệ nhà bếp nằm riêng, ngoài nhà ở lại chiếm tỷ trọng cao hơn. Nếu xét riêng các hộ không di chuyển tại Hà Nội, tỷ lệ hộ có nhà bếp nằm ngoài nhà còn cao hơn nữa. Sự thay đổi vị trí nhà bếp từ ngoài vào trong nhà có liên quan đến xu hướng sử dụng thịnh hành

các thiết bị xử lý mùi thức ăn cũng như kỹ thuật xây dựng nhà tiên tiến hơn để nhà bếp được thoáng đãng và tiện lợi hơn.

Bảng 11: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo dạng nhà bếp, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Vị trí bếp	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Riêng trong nhà	71,0	70,8	72,1	68,8
Riêng ghép với phòng khác	24,4	24,2	25,6	24,5
Riêng ngoài nhà	2,8	3,3	0,8	3,7
Chung hộ khác	0,7	0,8	0,1	1,6
Không có bếp	1,1	0,9	1,3	1,3
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Riêng trong nhà	43,9	41,4	63,8	54,2
Riêng ghép với phòng khác	18,3	17,0	26,2	18,6
Riêng ngoài nhà	30,2	33,5	7,1	15,1
Chung hộ khác	2,3	2,6	0,2	6,7
Không có bếp	5,1	5,3	2,4	5,5
Khác	0,1	0,1	0,2	0,0
Tổng số	100	100	100	100

Đối với các hộ sau khi di chuyển, việc bố trí nhà bếp trong các căn hộ được cải thiện hơn tại cả 2 địa bàn. Tỷ lệ căn hộ có nhà bếp riêng tăng lên khá rõ (TP. Hồ Chí Minh từ 68,8% tăng lên 72,1%, trong khi tại Hà Nội, tỷ lệ này là 54,2% và 63,8%).

Sau khi di chuyển nhà vệ sinh được cải thiện hơn

Tương tự vị trí nhà bếp, việc bố trí nhà vệ sinh trong căn hộ cũng thể hiện tiện nghi sinh hoạt và là bộ phận không thể thiếu được trong các tiêu chuẩn về nhà ở hiện nay. Nhà vệ sinh được bố trí theo các dạng như: bố trí riêng khép kín, ghép với nhà tắm trong nhà, nằm riêng độc lập bên ngoài, bố trí nhà vệ sinh tập thể và không có nhà vệ sinh. Do đặc điểm nhà ở khác nhau giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh nên cơ cấu các loại nhà vệ sinh cũng có khác biệt. Điều đáng lưu ý là nhà vệ sinh nằm ngoài nhà và nhà vệ sinh công cộng lại chiếm tỷ lệ cao hơn đối với các căn hộ tại Hà Nội so với TP. Hồ Chí Minh, mặc dù xu hướng chuyển đổi đang diễn ra theo hướng giảm tối đa hai loại hình nhà vệ sinh này.

Nhìn chung, có thể thấy chất lượng nhà ở có thay đổi sau khi di chuyển thông qua tỷ lệ nhà vệ sinh riêng và ghép chung với nhà tắm đều tăng cả ở Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh (Bảng 12).

Bảng 12: Tỷ lệ các hộ gia đình phân theo kiểu bố trí nhà vệ sinh, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Kiểu bố trí nhà vệ sinh	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Nhà vệ sinh riêng khép kín	30,0	31,6	23,6	25,9
Nhà vệ sinh hép với nhà tắm trong nhà	63,0	60,6	72,9	65,3
Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài	3,8	4,4	1,5	5,0
Nhà vệ sinh chung với hộ khác	1,1	1,0	1,3	2,5
Không có nhà vệ sinh	2,0	2,4	0,7	1,3
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Nhà vệ sinh riêng khép kín	17,4	16,8	21,9	18,1
Nhà vệ sinh hép với nhà tắm trong nhà	47,9	44,8	70,1	56,1
Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài	24,9	27,8	4,4	9,8
Nhà vệ sinh chung với hộ khác	7,7	8,3	3,1	14,4
Không có nhà vệ sinh	2,1	2,3	0,4	1,5
Tổng số	100	100	100	100

Ngoài ra, sau khi di chuyển, tỷ lệ loại hồ xí dội nước và hồ xí tự hoại (2 ngăn) cũng thay đổi theo hướng tăng tỷ trọng loại này trong cơ cấu (Bảng 13). Các loại nhà vệ sinh khác như nhà vệ sinh 1 ngăn, nhà vệ sinh bằng xi măng và đặc biệt là nhà vệ sinh công cộng đã giảm đáng kể ở địa bàn Hà Nội.

Bảng 13: Tỷ lệ các hộ gia đình theo loại nhà vệ sinh, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Loại nhà vệ sinh	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Hố xí dội nước	86,9	85,8	90,8	88,7
Hố xí hai ngăn	4,4	4,8	2,6	2,3
Hố xí một ngăn	3,1	3,4	1,9	1,8
Hố xí xi măng	2,1	2,1	2,4	2,9
Hố xí xây bằng đất	0,2	0,2	0,2	0,3
Hố xí công cộng	0,3	0,3	0,2	1,0
Trên sông, hồ, ao	1,7	1,8	1,4	2,2
Không có hố xí	1,2	1,5	0,5	0,7
Tổng cộng	100	100	100	100
Hà Nội				
Hố xí dội nước	69,7	67,7	84,1	78,9
Hố xí hai ngăn	12,0	13,0	5,5	4,8
Hố xí một ngăn	10,6	10,9	8,2	9,1
Hố xí xi măng	2,6	2,9	0,4	2,5
Hố xí xây bằng đất	0,1	0,1	0,0	0,0
Hố xí công cộng	3,4	3,6	1,6	4,2
Trên sông, hồ, ao	0,1	0,1	0,0	0,0
Không có hố xí	1,6	1,8	0,2	0,4
Tổng cộng	100	100	100	100

Nguồn thấp sáng và nước sinh hoạt²

Dịch vụ hạ tầng như điện, nước trong căn hộ thường góp phần làm gia tăng giá trị và tiện nghi căn hộ. Theo định nghĩa về nhà ở, một trong những tiêu chí để phân biệt giữa hai thuật ngữ, một bên gọi là nhà ở (housing) và chỗ trú (shelter), chính là nhà ở phải bảo đảm có đầy đủ dịch vụ hạ tầng trong căn hộ như điện, nước, thu gom rác. Do vậy, các tiêu chí về hạ tầng trong căn hộ, nhất là của nhóm hộ sau khi di chuyển cũng được xem xét nhằm đánh giá mức độ chuyển dịch theo hướng ngày càng nâng cao chất lượng nhà ở của dân cư trong khu vực đô thị.

Điện lưới quốc gia là nguồn thấp sáng chính của các hộ gia đình

Nhìn chung, điện thấp sáng không thay đổi nhiều giữa các nhóm di chuyển, không di chuyển; trước và sau khi di chuyển (Bảng 14).

² Chúng tôi cố ý không dùng thuật ngữ « nước uống được » bởi vì đây là vấn đề còn đang tranh cãi ở cả hai thành phố

Bảng 14: Tỷ lệ các hộ gia đình theo nguồn thấp sáng, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Nguồn thấp sáng	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Điện quốc gia	99,4	99,2	99,9	99,4
Ắc qui, pin	0,1	0,1	0,0	0,4
Đèn dầu, ga, nến	0,4	0,4	0,1	0,1
Không thấp sáng	0,2	0,3	0,0	0,0
Tổng cộng	100	100	100	100
Hà Nội				
Điện quốc gia	99,2	99,1	100	99,3
Ắc qui, pin	0,5	0,5	0,0	0,2
Đèn dầu, ga, nến	0,3	0,3	0,0	0,4
Không thấp sáng	-	0,0	0,0	0,0
Tổng cộng	100	100	100	100

Tại TP. Hồ Chí Minh, chỉ tiêu điện tiêu thụ bình quân đầu người tăng khá cao so với những năm đầu thập kỷ 90, đạt hơn 968 KWh/người vào năm 2000, gấp 1,6 lần so với năm 1995 và 2,8 lần so với năm 1990 (Công ty điện lực TP. Hồ Chí Minh, 2002). Trong đó các quận có chỉ tiêu điện bình quân trên 1.000 KWh/năm là quận 1, 5, 6, 11, Tân Bình, đặc biệt quận Thủ Đức và huyện Nhà Bè có chỉ tiêu điện bình quân đầu người trên 2.000 KWh/năm. Sự chênh lệch về mức độ tiêu thụ điện năng được giải thích bằng sự khác biệt về đặc điểm kinh tế - xã hội giữa các quận huyện: quận 1 và 5 là các quận trung tâm, tập trung phát triển các cơ sở kinh doanh dịch vụ và khách sạn, còn các quận 6, quận 11, Tân Bình tập trung nhiều cơ sở sản xuất công nghiệp, quận Thủ Đức và huyện Nhà Bè tập trung các khu công nghiệp và khu chế xuất.

Theo đánh giá của Công ty Điện lực TP. Hồ Chí Minh thì hiện nay mạng lưới điện thành phố có thể cung cấp điện cho 97% dân số nội thành và 91% dân số ngoại thành. Tỷ lệ hộ đã mắc điện kể ở nội thành là trên 95%, ngoại thành khoảng 75%. Còn một số lượng khá lớn hộ dân, phần lớn ở ngoại thành chưa gắn đồng hồ, trong đó nhiều hộ không có khả năng tài chính hoặc không có đủ giấy tờ hợp lệ³. Hiện nay nhu cầu gắn điện kể cũng còn rất lớn và ngành điện đang cố gắng giải quyết. Nhờ vào sự nỗ lực của ngành điện trong những năm qua nên theo đánh giá của các hộ dân sau khi di chuyển, dịch vụ cung cấp điện thấp sáng đã có nhiều tiến bộ hơn.

³ Nhìn chung những hộ có hộ khẩu thường trú đều có công tơ riêng. Họ thường lắp công tơ phụ hoặc khoán tiền điện cho người thuê nhà.

Các hộ gia đình thường dùng nước máy riêng trong nhà. Sau khi di chuyển, nhiều hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh dùng nước giếng khoan

Theo số liệu của Sở Giao thông Công chính TP. Hồ Chí Minh, lượng nước tiêu thụ bình quân đầu người chung toàn TP năm 2002 là 120 lít/người/ngày đêm, trong đó bình quân nước sinh hoạt khoảng 90 lít/người/ngày. Do mạng lưới cấp nước phân bố không đều, chủ yếu ở khu vực trung tâm, nguồn nước cấp chính cho thành phố lại tập trung vào một hướng (Thủ Đức), làm cho lượng nước tiêu thụ có sự chênh lệch lớn giữa các địa bàn dân cư, giữa khu vực đầu nguồn và cuối nguồn nước. Các quận tiêu thụ nước lớn là quận 1, 3, 5, 10, Bình Thạnh và huyện Nhà Bè (mức nước tiêu thụ bình quân đầu người cao hơn 1,5 đến hơn 2 lần so với mức bình quân chung của toàn thành phố và cao hơn hàng trăm lần so với huyện có bình quân nước tiêu thụ thấp nhất).

Nhiều quận, huyện lượng nước cung cấp ở mức rất thấp như Gò Vấp, Bình Chánh, Hóc Môn hoặc không có nước như Củ Chi, Cần Giờ. So sánh tình hình nước tiêu thụ bình quân đầu người của từng quận huyện cho thấy, ở một số khu vực nước cung cấp được cải thiện như quận 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, Bình Thạnh, Nhà Bè, trong khi một số quận có qui mô dân số tăng cao như quận 8, Gò Vấp, Tân Bình, Thủ Đức cũ lại có tỷ lệ nước tiêu thụ bình quân đầu người giảm tương đối lớn. Nhiều nơi, ngay cả ở khu vực nội thành, dân phải tự tìm nguồn nước sạch bằng cách mua nước xe bồn hoặc tự khoan giếng nước ngầm để sử dụng. Ở các huyện ngoại thành, ngoài một bộ phận dân cư được cung cấp nước từ giếng UNICEF và giếng tự khoan, còn lại đa số phải sử dụng trực tiếp nước không qua xử lý như nước mưa, nước sông rạch, ao hồ rất không đảm bảo vệ sinh.

Tại địa bàn TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ hộ sử dụng nước công cộng đã giảm đi sau khi di chuyển, tỷ lệ các hộ khai báo có nước máy riêng trong nhà cũng giảm 53,3% xuống còn 40,9% (Bảng 15). Thay vào đó là sự gia tăng tỷ lệ các hộ sử dụng nước giếng khoan (từ 25% trước khi di chuyển đã tăng lên đến 51,8% số hộ sau khi di chuyển). Điều này có liên quan đến mạng lưới cung cấp nước chưa được phủ kín các địa bàn dân cư và các hộ gia đình di chuyển chưa có được cơ sở hạ tầng cần thiết. Ngoài ra, do áp lực nước yếu nên một số hộ gia đình, nhất là các hộ di chuyển, phải sử dụng nước giếng khoan tại nơi ở mới.

Tại Hà Nội, tỷ lệ hộ sử dụng nước máy công cộng sau di chuyển giảm. Tỷ lệ hộ sử dụng nước máy riêng trong gia đình gia tăng đáng kể (từ 68,5% trước đây, nay đã tăng lên đến 76,7%). Đây là điểm khác biệt của các hộ di chuyển tại Hà Nội so với TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 15: Tỷ lệ các hộ theo nguồn nước sinh hoạt, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Cung cấp nước sinh hoạt	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Máy nước riêng trong nhà	51,5	54,9	40,9	53,3
Nước máy công cộng	5,7	5,2	6,7	19,5
Nước giếng khoan	41,3	38,2	51,8	25,0
Nước giếng dùng gàu múc	0,8	0,9	0,4	1,6
Nước mưa	0,2	0,3	0,1	0,4
Nước sông, suối, ao hồ	0,4	0,5	0,0	0,1
Tổng cộng	100	100	100	100
Hà Nội				
Riêng trong nhà	53,5	50,4	76,7	68,5
Nước máy công cộng	13,8	14,3	9,5	19,5
Nước giếng khoan	30,4	32,7	13,2	10,7
Nước giếng dùng gàu múc	1,2	1,4	0,2	0,9
Nước mưa	0,4	0,5	0,4	0,2
Nước sông, suối, ao hồ	0,7	0,8	0	0,2
Tổng cộng	100	100	100	100

Thu gom rác

Theo số liệu của Công ty Dịch vụ công cộng TP. Hồ Chí Minh⁴, khối lượng rác thải ra hàng năm tăng nhanh tại TP. Hồ Chí Minh. Hiện nay, trung bình mỗi ngày có khoảng 4.200 tấn rác được thải ra từ các nguồn sinh hoạt, các nhà máy, công trường xây dựng, trường học, nhà hàng, bệnh viện... Bình quân tốc độ thải rác là 1,043 kg/người ngày. Trong những ngày lễ tết, số lượng rác thải có thể tăng trung bình gấp 1,5-2,0 lần. Tuy nhiên, một khối lượng rác, ước khoảng 30% tổng số lượng rác thải chưa được thu gom do các hộ dân vứt xuống kênh rạch, tàu thuyền đi lại vứt rác xuống sông hoặc rác thải xây dựng được tận dụng lại trong quá trình đô thị hóa. Trên thực tế, số lượng rác thải ra còn cao hơn rất nhiều so với số liệu thống kê thu được.

Kết quả điều tra cho thấy, có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong thu gom rác thải (*Bảng 16*). Phần lớn các hộ ở Hà Nội không được thu gom rác tại nhà mà phải tự đưa rác đến nơi đổ. Tuy nhiên, một điểm chung nhất là tỷ lệ các hộ có mạng lưới thu gom rác đi đến tận nhà đã tăng lên đối với các hộ di chuyển ở cả 2 địa bàn, trong đó tại Hà Nội, tỷ lệ hộ được thu gom rác tại nhà thay đổi khá rõ sau khi di chuyển.

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

Bảng 16: Tỷ lệ các hộ gia đình theo tình trạng xử lý rác thải, thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Xử lý rác thải	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Tại nhà	86,7	86,4	88,4	87,2
Đưa đến nơi đổ	1,2	0,8	2,7	3,9
Tự xử lý	9,7	10,2	6,8	5,8
Vứt đầu đó	2,4	2,6	2,1	3,1
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Tại nhà	56,6	56,8	54,9	46,1
Đưa đến nơi đổ	37,6	36,8	43,8	51,4
Tự xử lý	4,8	5,3	1,1	2,2
Vứt đầu đó	1,0	1,1	0,2	0,2
Tổng số	100	100	100	100

Trong số những hộ đã được mạng lưới thu gom đi đến tận nhà hiện nay tại Hà Nội, khoảng 75,9% số hộ là vẫn duy trì như trước khi di chuyển. Khoảng 24,1%, cho rằng trước đây họ phải mang rác đến nơi đổ (xem *Bảng 17*).

Bảng 17: Tình trạng thu gom rác trước và sau khi di chuyển của các hộ gia đình tại Hà Nội (%)

Tình trạng trước khi di chuyển	Tình trạng thu gom rác hiện nay				Tổng số
	Tại nhà	Đưa đến nơi đổ	Tự xử lý	Vứt đầu đó	
Tại nhà	75,9	9,3	20,0	0,0	46,1
Đưa đến nơi đổ	22,1	89,7	0,0	0,0	51,4
Tự xử lý	2,0	1,0	60,0	0,0	2,2
Vứt đầu đó	0,0	0,0	20,0	0,0	0,2
Tổng số	100	100	100	0	100

Tiện nghi sinh hoạt và phương tiện giao thông

Tiện nghi sinh hoạt được cải thiện hơn sau khi di chuyển

Có khá nhiều vật dụng liên quan đến việc đánh giá tiện nghi gia đình. Theo bảng hỏi điều tra, có đến 20 vật dụng đã được liệt kê để đánh giá tình hình thay đổi về tiện nghi sinh hoạt trước và sau di chuyển. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, hầu như gia đình nào cũng có các loại tiện nghi sinh hoạt thông dụng như bàn là, điện thoại, quạt điện... Trong khi đó một số vật dụng cao cấp như lò vi ba, máy giặt, máy rửa bát, máy điều hòa và máy quay phim camera, rất ít khi được các hộ trung bình mua sắm. Vì vậy, việc mua sắm các vật dụng đó có thể coi như dấu hiệu của sự thay đổi về tiện nghi sinh hoạt trong gia đình (*Bảng 18*).

Bảng 18: Tỷ lệ các hộ gia đình có các tiện nghi sinh hoạt gia đình theo thành phố và tình trạng di chuyển

Tên phương tiện sinh hoạt	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Lò vi sóng	7,5	7,7	7,4	7,2
Máy giặt	30,8	32,3	27,7	22,2
Máy rửa bát	1,4	1,3	1,8	2,4
Điều hoà nhiệt độ	13,4	13,0	16,3	12,3
Máy quay phim/ camera	3,4	3,7	3,0	3,1
Hà Nội				
Lò vi sóng	7,2	6,0	17,3	9,3
Máy giặt	30,5	28,5	46,2	34,5
Máy rửa bát	0,4	0,2	2,2	1,1
Điều hoà nhiệt độ	10,0	8,6	21,2	13,5
Máy quay phim/ camera	2,9	2,6	5,1	4,8

Nhìn chung, các tiện nghi sinh hoạt cao cấp này đều có xu hướng gia tăng trong các hộ gia đình sau khi di chuyển, đặc biệt là máy giặt và lò vi sóng. Điều này chứng minh rằng, sự thay đổi chỗ ở đã kéo theo sự thay đổi về tiện nghi sinh hoạt theo hướng cao cấp hơn. Tuy nhiên, điều này còn phụ thuộc vào mặt bằng chung của toàn khu vực đô thị.

Tỷ lệ các hộ có xe máy và ô tô tăng lên sau khi di chuyển

Theo số liệu thống kê của Sở Giao thông Công chính (GTCC) TP. Hồ Chí Minh, phương tiện đi lại của các hộ dân tại TP. Hồ Chí Minh theo thống kê năm 2002 của Sở GTCC bao gồm các loại và số lượng như sau:

+ Xe đạp	1.000.000 chiếc	(29,7%)
+ Xe máy	2.300.000 chiếc	(68,3%)
+ Xe ô tô	67.310 chiếc	(2,0%)

Kết quả điều tra cho thấy, không có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh về xu hướng sở hữu các phương tiện đi lại (*Bảng 19*). Tỷ lệ các hộ có xe máy, ô tô đều tăng sau khi di chuyển, tỷ lệ các hộ có xe đạp giảm. Sự thay đổi này mặc dù thể hiện một thực tế rằng phương tiện đi lại của các hộ sau di chuyển có cao cấp hơn, tuy nhiên cần nhấn mạnh rằng cả 2 loại phương tiện đi lại cả xe đạp và xe gắn máy đều là đối tượng cần giảm bớt theo chủ trương chung của cả nước, thay vào đó là các phương tiện vận tải công cộng để giảm bớt ô nhiễm và tắc đường.

Bảng 19: Tỷ lệ hộ có các phương tiện đi lại theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Phương tiện đi lại	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ DC	
TP. Hồ Chí Minh				
Xe đạp	59,4	52,4	61,3	61,1
Xe gắn máy	90,0	90,5	89,8	82,5
Ô tô cá nhân	2,3	2,1	2,3	0,9
Tàu thuyền	0,4	0,2	0,4	1,2
Phương tiện khác	0,9	0,5	1,0	0,5
Hà Nội				
Xe đạp	79,9	65,2	82,0	74,9
Xe gắn máy	78,6	89,8	77,0	80,7
Ô tô cá nhân	2,1	4,3	1,8	2,7
Phương tiện khác	0,0	0,0	0,0	0,0

Cơ sở hạ tầng chung và tình trạng ngập lụt

Cơ sở hạ tầng là một trong những yếu tố quan trọng trong cuộc sống của các hộ gia đình. Trong phần này chúng tôi đề cập đến hai nhân tố chủ yếu của cơ sở hạ tầng, đó là đường xá và tình trạng ngập lụt, với giả thuyết rằng các hộ gia đình luôn mong muốn cơ sở hạ tầng được cải thiện.

Đường xá

Chất lượng đường xá tại Hà Nội tốt hơn TP. Hồ Chí Minh

Chất lượng mặt đường phản ánh thực trạng hạ tầng giao thông đô thị. Trong tình trạng cơ sở hạ tầng như hiện nay nếu bỏ qua yếu tố chiều rộng đường giao thông, có thể cho rằng đường bê tông, trải nhựa, tráng xi măng là những loại đường thuận lợi cho việc đi lại.

Tại Hà Nội, 82,9% các hộ gia đình sống trong khu vực mà đường xá thuận lợi cho việc đi lại, trong đó đường trải nhựa chiếm 56,3%, đường bê tông 15,9% và đường tráng xi măng 17% (Bảng 20). Tại TP. Hồ Chí Minh, 67,8% số hộ gia đình đang sống tại những khu vực có đường xá đảm bảo chất lượng. Tuy nhiên, tỷ lệ đường trải nhựa tại TP. Hồ Chí Minh chỉ bằng một phần tư so với Hà Nội.

Bảng 20: Kết cấu mặt đường nơi hộ gia đình sinh sống theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Tình trạng đường xá	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ di chuyển	
TP. Hồ Chí Minh				
Đường trải nhựa	14,3	16,6	11,2	15,0
Đường bê tông	25,7	29,4	19,8	32,1
Đường tráng xi măng	27,8	28,1	27,2	29,3
Đường trải đá, sỏi	12,4	9,7	16,5	7,8
Đường đất	19,8	16,2	25,2	15,9
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Đường trải nhựa	56,3	52,8	63,7	45,9
Đường bê tông	15,9	16,9	13,9	33,0
Đường tráng xi măng	17,0	17,6	15,8	12,2
Đường trải đá, sỏi	4,7	5,6	2,9	2,9
Đường đất	6,0	7,1	3,7	6,0
Tổng số	100	100	100	100

Đường trải nhựa tập trung chủ yếu tại các quận nội thành của TP. Hồ Chí Minh (19,5% so với mức chung của thành phố là 14,3%), trong khi đó tại Hà Nội, đường trải nhựa phổ biến không phải chỉ ở các quận trung tâm mà ở cả các quận ven đô và các huyện ngoại thành (Bảng 21). Đường trải đá sỏi và đường đất chiếm tỷ lệ cao tại các quận ven đô và các huyện ngoại thành của TP. Hồ Chí Minh. Ở Hà Nội, tình trạng đường xá được cải thiện hơn, mặc dù đường trải đá sỏi và đường đất tập trung chủ yếu ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành nhưng với tỷ lệ thấp hơn nhiều so với TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 21: Kết cấu mặt đường theo thành phố và khu vực (%)

Tình trạng đường xá	Khu vực			Chung
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện ngoại thành	
TP. Hồ Chí Minh				
Đường trải nhựa	19,5	4,6	5,1	14,3
Đường bê tông	26,9	18,2	18,0	25,7
Đường tráng xi măng	38,1	10,8	4,8	27,8
Đường trải đá, sỏi	7,7	26,2	16,5	12,4
Đường đất	5,2	40,2	55,7	19,8
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Đường trải nhựa	59,0	53,6	50,1	56,3
Đường bê tông	20,7	12,8	9,0	15,9
Đường tráng xi măng	17,6	23,2	11,3	17,0
Đường trải đá, sỏi	2,0	5,8	9,6	4,7
Đường đất	0,8	4,6	20,0	6,0
Tổng số	100	100	100	100
<i>Số hộ</i>	<i>768</i>	<i>346</i>	<i>336</i>	<i>1.500</i>

Chất lượng đường xá tại Hà Nội cao hơn so với TP. Hồ Chí Minh có thể được giải thích bằng những lý do sau đây: Hà Nội là trung tâm đầu não về chính trị, kinh tế, văn hoá xã hội của cả nước nên việc ưu tiên nâng cấp, cải tạo cơ sở hạ tầng về đường xá là điều dễ hiểu. Trong những năm gần đây, Hà Nội đã thực hiện nhiều dự án cải tạo hệ thống giao thông đô thị với sự đầu tư tích cực của UBND thành phố cũng như nhiều đối tác nước ngoài như Nhật Bản, Ngân hàng Thế giới, vùng Ile-de-France, Cộng đồng châu Âu... Cải tạo hệ thống giao thông đô thị gắn liền với việc nâng cấp đường xá tại Hà Nội. Nhiều đường quốc lộ được khôi phục và mở rộng, chẳng hạn đường quốc lộ số 1, 2, 5, 6, 18, 32, đường cao tốc Láng Hoà Lạc. Thành phố đã mở các đường vành đai số 1, 2, 3 và chuẩn bị mở đường số 4; cải tạo nâng cấp và xây dựng các bến xe, nhà ga nối liền các khu vực đô thị như Giáp Bát, Gia Lâm, Mai Dịch, Đông Anh; xây dựng cầu Thanh Trì... Ngoài ra, một số tuyến đường khác cũng được cải tạo và nâng cấp, trong đó có thể kể đến đường Trần Quang Khải, Bạch Mai, Lê Duẩn, Tây Sơn. (Viện Đào tạo chuyên ngành đô thị, 2003).

Trong tương lai, khi các dự án quy hoạch đô thị kết thúc và các dự án mới được thực hiện, cơ sở hạ tầng về đường xá tại các khu đô thị của Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh chắc sẽ còn được cải thiện hơn nhiều.

Tại TP. Hồ Chí Minh kết cấu mặt đường tại nơi ở hiện nay xấu hơn so với nơi ở trước đây

Trong khi đó tại Hà Nội, tỷ lệ các hộ gia đình sống tại các khu vực có đường xá thuận tiện cho sự đi lại không thay đổi nhiều trước và sau khi di chuyển (93,4% hiện nay và 91,1% trước đây). Tại TP. Hồ Chí Minh, tình trạng đường xá giữa trước và sau

khí di chuyển lại tệ hơn rất nhiều, tỷ lệ các hộ gia đình sống trong khu vực có đường xá tốt giảm từ 76,4% xuống còn 58,2%. Điều này phù hợp với xu hướng di chuyển của các hộ dân ra các quận ven đô, chất lượng đường xá kém hơn.

Thoát nước và tình trạng ngập nước

Các hộ gia đình bị ngập chủ yếu do nước mưa, tỷ lệ bị ngập do nước mưa cao nhất ở các quận trung tâm

Đại bộ phận các hộ gia đình sống trong khu vực không bị ngập: 81,6% tại TP. Hồ Chí Minh và 86,5 % tại Hà Nội (Bảng 22). Một số nhà ở nằm trong các khu vực bị ngập nước mưa và ngập nước sông, tỷ lệ các hộ gia đình bị ngập do nước mưa cao hơn ngập do nước sông: 13,1% và 5,4% tại TP. Hồ Chí Minh; 9,5% và 4% tại Hà Nội. Tại TP. Hồ Chí Minh, vào mùa mưa, khi có những trận mưa lớn, lượng nước không thoát kịp vì địa hình ít độ dốc; tình trạng ngập lụt làm các phương tiện thông tin bị nhiễu và cuộc sống của người dân bị xáo trộn, nhất là khi mưa rào làm triều cường dâng cao cản trở việc thoát nước nhanh. Theo thống kê của Công ty Thoát nước đô thị, năm 2002, có 97 điểm bị ngập khi mùa mưa đến, trong số đó có 63 điểm ngập trọng điểm. Đến cuối tháng 9/2003 thành phố đã xóa được 3 điểm ngập nhưng lại phát sinh thêm 25 điểm ngập mới do quá trình đô thị hóa gia tăng, trong số các điểm ngập mới phát sinh có 15 điểm ngập do không có cống thoát nước. Ngoài ra, sự xuất hiện của triều cường trong một số ngày (thường là ngày 1 và ngày 15 âm lịch) đã làm cho nơi ở của một số hộ gia đình bị ngập.

Bảng 22: Tình trạng ngập nước tại nơi ở của hộ gia đình theo thành phố và tình trạng di chuyển (%)

Tình trạng ngập nước	Tình trạng hiện nay			Tình trạng trước khi di chuyển
	Chung	Hộ KDC	Hộ di chuyển	
TP. Hồ Chí Minh				
Có, bị ngập do nước sông	5,4	6,0	4,5	3,7
Có, bị ngập do nước mưa	13,1	14,2	11,3	14,1
Không bị ngập	81,6	79,8	84,2	82,2
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Có, bị ngập do nước sông	4,0	4,3	3,3	2,5
Có, bị ngập do nước mưa	9,5	10,0	8,3	12,0
Không bị ngập	86,5	85,7	88,4	85,5
Tổng số	100	100	100	100

Ở Hà Nội, do địa hình phẳng, hệ thống tiêu thoát nước thiếu và kém chất lượng cũng là nguyên nhân gây nên tình trạng ngập lụt trong những ngày mưa lớn. Hệ thống thoát nước tại các quận trung tâm được xây dựng từ trước những năm 1954 đã xuống cấp, hư hỏng, không đáp ứng nhu cầu thoát nước (Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kế, 2000). Nhiều đường phố và khu chung cư chưa có hệ thống thoát nước, vào mùa mưa, sau trận mưa rào, khu vực này thường bị ngập úng một phần, ngập tạm thời... Với

những cơn mưa rào cường độ mạnh hoặc bão, diện tích vùng bị ngập nước rộng hơn và thời gian ngập úng kéo dài, đặc biệt là phía Nam quận Hai Bà Trưng. Mặc dù, trong những năm gần đây, hệ thống tiêu thoát nước đã được nâng cấp nhưng cũng không đáp ứng nhu cầu thoát nước hiện tại. Các cống ngầm thoát nước thường bị tắc do thiếu bảo dưỡng, các bờ mương cũng bị xây lấn chiếm dẫn đến mặt cắt dòng chảy bị thu hẹp, cản trở việc tiêu thoát nước. Hơn thế nữa, do nhu cầu xây dựng ngày càng tăng mà nhiều hồ ao đã bị san lấp, làm giảm khả năng điều tiết của hệ thống hồ nước thành phố.

Tình trạng ngập do nước mưa phổ biến ở trung tâm hơn các quận ven đô và các huyện ngoại thành (Bảng 23). Tại các quận ven đô và các huyện ngoại thành, hệ thống thoát nước tuy có khá hơn, nhưng do mật độ xây dựng cao nên cũng ảnh hưởng không nhỏ đến việc thoát nước khi có mưa lớn. Các quận ven đô, nơi mật độ dân cư thấp hơn, hệ thống thoát nước, nếu có, thì thường mới được lắp đặt và ít bị ứ đọng; đặc biệt việc thoát nước ở đây nhanh hơn do mặt đường ở khu vực trung tâm đông cứng và nhiều công trình xây dựng đã ngăn cản việc thoát nước.

Bảng 23: Tình trạng ngập nước tại nơi ở của hộ gia đình theo thành phố và khu vực (%)

Tình trạng ngập nước	Khu vực			Chung
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện ngoại thành	
TP. Hồ Chí Minh				
Có, bị ngập do nước sông	4,9	5,1	7,5	5,4
Có, bị ngập do nước mưa	13,7	11,1	12,9	13,1
Không bị ngập	81,4	83,8	79,6	81,6
Tổng số	100	100	100	100
Hà Nội				
Có, bị ngập do nước sông	4,7	0,6	5,7	4,0
Có, bị ngập do nước mưa	12,5	7,8	3,9	9,5
Không bị ngập	82,8	91,6	90,4	86,5
Tổng số	100	100	100	100

Nơi ở hiện nay của các hộ gia đình ít bị ngập do nước mưa hơn so với nơi ở trước đây

Nhiều hộ gia đình di chuyển đã lựa chọn nơi ở mới ít bị ngập lụt do nước mưa hơn nơi ở trước đây. Tại TP. Hồ Chí Minh, việc di chuyển của hộ gia đình đã làm giảm tỷ lệ nhà ở bị ngập lụt do nước mưa từ 14,1% xuống còn 11,3%. Tại Hà Nội, tỷ lệ này tương ứng là 12% và 8,3%. Việc nơi ở bị ngập do nước mưa thường gây những khó khăn nhất định cho việc đi lại. Vì vậy, trong điều kiện cho phép, các hộ gia đình cũng có thể lựa chọn những nơi ở mà tình trạng ngập lụt ít hơn hoặc không có ngập lụt.

Tỷ lệ nhà ở bị ngập do nước sông không những không giảm mà lại còn tăng lên chút ít sau khi di chuyển: từ 3,7% tăng lên 4,7% tại TP. Hồ Chí Minh; từ 2,5% tăng lên

3,3% tại Hà Nội. Điều này có thể lý giải bằng giá nhà đất ở khu vực này thường thấp so với các vùng đô thị khác nên một số hộ gia đình di chuyển đến đây, đặc biệt đây thường là những khu đất không có hệ thống đô điều bảo vệ.

Nguyên nhân và hướng di chuyển của các hộ gia đình

Nguyên nhân di chuyển của các hộ gia đình

Nguyên nhân di chuyển chủ yếu tại TP. Hồ Chí Minh là việc tách hộ (15,9%), muốn trở thành chủ sở hữu (13%), muốn sống gần nơi làm việc (13,2%) và kết hôn (9,4%) (Bảng 24). Sau một thời gian sống chung, khi điều kiện vật chất và kinh nghiệm sống đã tích lũy được ở mức độ nhất định, các cặp vợ chồng sẽ chuyển đến nơi ở mới độc lập hơn. Việc tách hộ sẽ tạo điều kiện để các cặp vợ chồng tự khẳng định mình và vươn lên trong cuộc sống. Đây cũng là mong muốn của nhiều cha mẹ đối với con cái mình.

Bảng 24: Nguyên nhân di chuyển của các hộ gia đình phân theo thành phố (%)

STT	Nguyên nhân chính dẫn đến việc di chuyển	TP.HCM	Hà Nội
1	Muốn tách ra ở riêng	15,9	12,2
2	Gần nơi làm việc	13,2	14,5
3	Trở thành chủ sở hữu	13,0	8,3
4	Gia đình riêng sau khi kết hôn	9,4	5,4
5	Muốn nhà rộng hơn	8,8	27,4
6	Muốn có môi trường sống tốt hơn	8,4	7,1
7	Giải phóng mặt bằng	8,3	2,3
8	Giá nhà đất rẻ hơn	7,3	2,1
9	Muốn có nhà đầy đủ tiện nghi	4,6	3,5
10	Con cái chuyển trường	2,4	5,3
11	Thừa kế tài sản	2,1	0,7
12	Muốn gần bà con, bạn bè	2,0	2,9
13	Chủ đòi lại nhà	2,0	7,3
14	Muốn có nhà nhỏ hơn	1,4	0,4
15	Bán nhà chia cho con	1,0	0,0
16	Giữ nhà cho cha mẹ	0,1	0,1
17	Ở nhờ nhà nước hoặc của cơ quan	0,1	0,1
Tổng số		100	100

Muốn trở thành chủ sở hữu xếp thứ hạng cao trong số các nguyên nhân di chuyển. Đất đai/ nhà cửa được coi là một tài sản có giá trị. Hiện nay, nhà nước chủ trương cấp giấy chứng nhận quyền sở hữu nhà/ đất ở cho nhân dân. Vì vậy, thay vì sống trong những căn hộ thuê của nhà nước trước đây, nhiều hộ gia đình có điều kiện

đã mua nhà mới hoặc đất để xây dựng, đứng tên chủ sở hữu và coi đó như một tài sản có giá trị được tích lũy.

Lựa chọn nơi ở gần nơi làm việc cũng là nguyên nhân di chuyển của 13,2% các hộ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh. Việc sống gần nơi làm việc cho phép tiết kiệm thời gian đi lại, giảm sự mệt mỏi do thời gian đi lại trên đường. Điều này đặc biệt có ý nghĩa đối với phụ nữ vì họ có thể dành nhiều thời gian hơn cho việc chăm sóc con cái, quán xuyến công việc gia đình, nghỉ ngơi tại nhà vào giờ trưa.

Di chuyển chỗ ở sau khi kết hôn cũng khá phổ biến. Do mức sống dân cư ngày càng được nâng cao, nhiều gia đình khá giả có thể cho con cái ở riêng ngay sau khi kết hôn, trong khi theo phong tục truyền thống con cái sau khi kết hôn nên ở với gia đình nhà chồng trong một thời gian nhất định. Cuộc sống riêng biệt cho phép giảm đến mức tối đa sự can thiệp của cha mẹ đối với con cái, giảm mâu thuẫn giữa các thế hệ trong gia đình.

Có sự khác biệt chút ít giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh về mức độ quan trọng của các nguyên nhân di chuyển. Tại Hà Nội, nguyên nhân di chuyển chủ yếu của các hộ gia đình là muốn có nhà rộng hơn (27,4%), muốn sống gần nơi làm việc (14,5%), tách hộ ở riêng (12,2%) và muốn trở thành chủ sở hữu (8,3%). Có thể thấy rằng tỷ lệ các hộ gia đình di chuyển vì muốn có nhà rộng hơn tại Hà Nội cao gấp hơn ba lần tại TP. Hồ Chí Minh. Cũng tại Hà Nội, việc di chuyển chỗ ở đã làm tăng đáng kể diện tích nhà ở của hộ gia đình cũng như diện tích bình quân đầu người (Bảng 25).

Bảng 25: Diện tích nhà ở của các hộ gia đình di chuyển vì muốn có nhà rộng hơn tại Hà Nội (m²)

Nơi cư trú trước đây	Diện tích nhà ở mới (m ²)		Diện tích nhà ở bình quân đầu người (m ²)	
	Trước đây	Hiện nay	Trước đây	Hiện nay
Các quận trung tâm	49,1	129,9	12,2	32,3
Các quận ven đô	38,3	81,2	11,3	23,9
Các huyện ngoại thành	44,9	86,3	9,8	18,9
Nước ngoài	180,0	250,0	25,7	35,7
Chung	48,3	121,9	16,4	28,8

Tính chung cho tất cả các hộ gia đình di chuyển vì lý do này, diện tích nhà ở bình quân theo hộ đã tăng từ 48,3 m² đến 121,9 m², diện tích bình quân đầu người tăng từ 9,8 m² đến 18,9 m². Tăng cao nhất là các hộ gia đình trước đây sống trong các quận nội thành của Hà Nội.

Số hộ gia đình buộc phải di chuyển (do thay đổi nơi học, do giải phóng mặt bằng, do chủ đòi lại nhà, do phải trả nhà cho cơ quan hoặc nhà nước) thường không nhiều: 12,9% tại TP. Hồ Chí Minh và 15,5% tại Hà Nội. Như vậy, đại bộ phận các hộ di chuyển là do nguyện vọng từ phía gia đình.

Hướng di chuyển chủ yếu của các hộ gia đình là từ quận này sang quận khác

Di chuyển của các hộ gia đình chủ yếu là giữa quận này và quận khác (di chuyển nội thị): 84,9% tại TP. Hồ Chí Minh và 83,4% tại Hà Nội. Trong số này, đại bộ phận các hộ gia đình chuyển từ quận trung tâm này sang quận trung tâm khác (52,2% tại TP. Hồ Chí Minh và 44,2% tại Hà Nội). Tại Hà Nội, các hộ gia đình khi di chuyển vẫn lựa chọn các quận Ba Đình, Hoàn Kiếm, Đống Đa, Hai Bà Trưng làm nơi cư trú. Điều này có thể giải thích bằng sự phát triển hơn của các dịch vụ văn hoá, kinh tế xã hội của các quận trung tâm so với các quận ven đô cũng như các quận ngoại thành. Các cơ quan và các dịch vụ văn hoá khác như hiệu sách, rạp chiếu phim lớn tập trung chủ yếu ở các quận trung tâm. Trường học ở các quận trung tâm cũng nhiều hơn và được đánh giá cao hơn về chất lượng. Việc mua bán, giao lưu cũng thuận tiện hơn.

Bảng 26: Hướng di chuyển của các hộ gia đình theo thành phố (%)

Vùng cư trú trước đây	Vùng cư trú hiện nay	Tỷ lệ	
		TP.HCM	Hà Nội
Các quận trung tâm	Các quận trung tâm	52,2	44,2
Các quận ven đô	“	1,7	2,2
Các huyện ngoại thành	“	1,2	1,1
Tỉnh khác	“	6,1	10,5
Nước ngoài	“	0,5	0,6
Các quận trung tâm	Các quận ven đô	8,1	11,0
Các quận ven đô	“	6,9	12,2
Các huyện ngoại thành	“	0,7	1,7
Tỉnh khác	“	3,4	5,0
Nước ngoài	“	0,0	0,0
Các quận trung tâm	Các huyện ngoại thành	10,0	2,2
Các quận ven đô	“	0,7	0,6
Các huyện ngoại thành	“	3,4	7,2
Tỉnh khác	“	4,7	1,7
Nước ngoài	“	0,2	0,0
Tổng số	“	100	100

Các quận ven đô và các huyện ngoại thành cũng là điểm đến của các hộ gia đình vốn trước đây sống ở các quận trung tâm: 8,1% các hộ gia đình tại TP. Hồ Chí Minh và 11,0% các hộ gia đình tại Hà Nội đang sống tại các quận trung tâm đã chuyển đến các quận ven đô; 10% các hộ ở TP. Hồ Chí Minh và 2,2% các hộ gia đình tại Hà Nội lựa chọn các huyện ngoại thành khi di chuyển.

Sự chuyển dịch dân số từ các quận trung tâm ra vùng ngoại vi theo nghĩa rộng (bao gồm các quận ven đô và các huyện ngoại thành) được thấy rõ qua các số liệu sau:

- Tại TP. Hồ Chí Minh, 18,1% các hộ gia đình di chuyển lựa chọn vùng ngoại vi là điểm đến, trong khi đó chỉ có 2,9% di chuyển theo hướng ngược lại.
- Tại Hà Nội, các số liệu tương ứng là 13,2% và 3,3%.

Ảnh hưởng của sự thay đổi nơi cư trú đến điều kiện chung, các hoạt động văn hoá - xã hội của hộ gia đình di chuyển

Việc thay đổi nơi cư trú của hộ gia đình ảnh hưởng đến điều kiện học tập, tình hình khám chữa bệnh, vui chơi giải trí, đường xá, giao thông... của các thành viên trong hộ gia đình. Một thành viên trong hộ gia đình cho biết ý kiến tình hình hiện nay so với nơi ở cũ có thay đổi hay không, nếu có thì vẫn như cũ hay thuận lợi hơn hoặc khó khăn hơn, các thuận lợi và khó khăn được nhận xét một cách khái quát chung cho cả hộ gia đình, không hỏi riêng lẻ từng thành viên trong hộ.

Trong số hộ di chuyển tại TP. Hồ Chí Minh có 77 hộ từ 42 tỉnh di chuyển đến thành phố TP. Hồ Chí Minh sinh sống, nhiều nhất là các tỉnh Duyên hải Nam Trung bộ, và 4 hộ từ nước ngoài về. Tương tự có 32 hộ trong số các hộ di chuyển từ 19 tỉnh chuyển về Hà Nội sinh sống, các hộ xuất cư tập trung chủ yếu ở vùng Đồng bằng sông Hồng và 1 hộ từ nước ngoài về. Để thấy rõ ảnh hưởng của sự thay đổi nơi cư trú đến điều kiện sống và các hoạt động văn hoá-xã hội của hộ gia đình cần lựa chọn các hộ mà trước đây và hiện nay đều cư trú trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh hoặc ở Hà Nội. Vì vậy, các hộ từ tỉnh ngoài và từ nước ngoài chuyển về không được lựa chọn trong phần phân tích này.

Điều kiện học tập

Việc di chuyển có thể có ảnh hưởng đến việc học tập của thành viên những hộ gia đình có người trong độ tuổi đi học hay có nhu cầu học thêm. Trong số hộ di chuyển chỗ ở có 41% hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và 26% hộ gia đình ở Hà Nội không có các thành viên đi học nên di chuyển chỗ ở không liên quan gì đến việc học hành.

Ở TP. Hồ Chí Minh, 28,5% số hộ cho rằng điều kiện học tập vẫn như cũ không bị ảnh hưởng do việc di chuyển chỗ ở, số hộ gặp thuận lợi trong việc đi học nhiều hơn số hộ gặp khó khăn 5%. Tại Hà Nội, gần 1/3 số hộ không có gì thay đổi trong việc học tập của các thành viên trong hộ, 1/3 số hộ có nhiều thuận lợi trong việc đi học của con cái sau khi di chuyển chỗ ở và chỉ có 6% hộ gia đình gặp khó khăn trong điều kiện học tập. Như vậy, ở cả hai thành phố việc di chuyển chỗ ở có từ 26% (Hà Nội) đến 41% hộ gia đình không có ảnh hưởng đến điều kiện học tập, và đối với những hộ có người đi học thì ảnh hưởng mang tính tích cực nhiều hơn.

Trong số các hộ gia đình cho rằng việc di chuyển chỗ ở không ảnh hưởng đến học tập, đa số đang sinh sống ở các quận trung tâm của thành phố. Tại TP. Hồ Chí Minh, 88% trong số này trước đây cũng sống ở các quận trung tâm so với 84% tại Hà Nội. Chỉ có một số ít hộ từ các quận ven đô và huyện ngoại thành chuyển đến sinh sống ở các quận trung tâm. Với các hộ này, có thể con cái họ không thay đổi nơi học tập, hoặc nếu họ có thay đổi trường học thì điều kiện học tập tại các trường như nhau nên họ cho rằng các điều kiện học tập như cũ.

Số liệu bảng 27 cho thấy tại TP. Hồ Chí Minh thuận lợi chủ yếu trong điều kiện học tập là nhà ở hiện nay gần trường học hơn so với trước đây, thuận lợi thứ hai mà các hộ ở TP. Hồ Chí Minh có được là chất lượng học tập tốt hơn. Tại Hà Nội ngoài thuận lợi như TP. Hồ Chí Minh là đi học gần hơn, điểm khác biệt nhỏ so với TP. Hồ Chí Minh là thuận lợi do chất lượng học tập đứng ở vị trí thứ ba sau thuận lợi thứ hai mà một số hộ gia đình ở Hà Nội có được nơi học tập rộng rãi yên tĩnh hơn.

Bảng 27: Những thuận lợi trong việc đi học (%)

Những thuận lợi	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Đi học gần hơn	71,8	37,5	62,5	65,5	35,7	50,0	100	46,2
Không cần đưa đón con	5,1	0,0	12,5	5,5	3,6	0,0	0,0	1,9
Chi phí giảm	5,1	12,5	12,5	7,3	3,6	0,0	0,0	1,9
Chất lượng học tập tốt	12,8	25,0	12,5	14,5	17,9	20,0	0,0	17,3
Trường lớp rộng rãi, yên tĩnh	5,1	25,0	-	7,3	39,3	30,0	0,0	32,7

Những khó khăn mà các hộ gia đình gặp phải sau khi chuyển đến nơi ở mới là đi học xa hơn và phải có người đưa đón trẻ đi học. Đây là những khó khăn chung của các hộ sinh sống tại Hà Nội cũng như TP. Hồ Chí Minh gặp phải. Những khó khăn khác như chi phí cho việc học hành nhiều hơn, chất lượng học tập kém hơn chỉ thấy ở một vài hộ của TP. Hồ Chí Minh. Nhìn chung, khoảng cách từ nhà đến trường là yếu tố quan trọng nhất tác động đến học hành của con em hộ gia đình, khoảng cách ngắn tạo thuận lợi và khoảng cách dài gây khó khăn cho việc đi học.

Tình hình chăm sóc sức khỏe và giải trí

Việc di chuyển chỗ ở không ảnh hưởng gì đến việc chăm sóc sức khỏe của 60% hộ ở TP. Hồ Chí Minh và 70% hộ ở Hà Nội. Tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ các hộ cho rằng họ gặp khó khăn nhiều hơn tỷ lệ các hộ có thuận lợi. Ngược lại, tại Hà Nội nhiều hộ cho rằng họ gặp thuận lợi nhiều hơn các hộ gặp khó khăn trở ngại trong việc chăm sóc sức khỏe.

Khó khăn chủ yếu của các hộ gia đình ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là nơi khám chữa bệnh xa hơn. Ở TP. Hồ Chí Minh, dù đã chuyển chỗ ở nhưng một số hộ vẫn muốn duy trì nơi đã từng chăm sóc sức khỏe trước đây nên quay về nơi khám cũ, do đó phải đi xa hơn. Một khó khăn nữa mà các hộ gia đình gặp phải là chất lượng khám chữa bệnh kém hơn. Thuận lợi chủ yếu trong việc khám chữa bệnh ở cả hai thành phố là nơi khám chữa bệnh gần hơn và chất lượng khám chữa bệnh tốt hơn.

Khi so sánh tình hình giải trí như đi công viên, nhà văn hóa, thư viện tại nơi ở hiện nay so với nơi ở cũ, 49,0% số hộ ở Hà Nội và 56,0% số hộ ở TP. Hồ Chí Minh cho rằng không có gì thay đổi. Tại Hà Nội, đa số các hộ bị ảnh hưởng đều cho rằng việc vui chơi giải trí hiện nay có thuận lợi nhiều hơn khó khăn. Ngược lại ở TP. Hồ Chí Minh, các hộ gia đình gặp nhiều khó khăn hơn thuận lợi.

Bảng 28: Những thay đổi trong tình hình vui chơi giải trí

Đánh giá về tình hình vui chơi giải trí	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Thuận lợi hơn nhiều	5,7	3,1	5,1	5,1	9,2	12,5	5,0	9,7
Có thuận lợi hơn	17,2	7,8	13,6	14,9	26,4	20,8	5,0	21,9
Vẫn như cũ	61,2	56,3	35,6	56,0	49,4	39,6	70,0	49,0
Khó khăn hơn	12,8	31,3	37,3	20,3	13,8	27,1	15,0	18,1
Khó khăn hơn nhiều	3,1	1,6	8,5	3,7	1,1	0,0	5,0	1,3

Một điểm chung của hai thành phố là các nhà văn hóa, các khu vui chơi, giải trí thường tập trung ở các quận trung tâm, vì vậy các hộ sống ở trung tâm hiện nay đều cho rằng họ gặp thuận lợi hơn trong việc vui chơi giải trí, trong khi đó các hộ gặp khó khăn là các hộ đang sống ở các quận ven đô và huyện ngoại thành.

Đường xá giao thông và việc đi lại

Về kết cấu hạ tầng kỹ thuật, cụ thể là đường xá, ở TP. Hồ Chí Minh chất lượng đường xá hiện nay không thay đổi nhiều so với trước đây, tỷ lệ hộ cho rằng đường xá hiện nay tồi tệ hơn và rất tồi tệ (Bảng 29) cao hơn tỷ lệ hộ cho rằng đường xá tồi tệ hơn. Cụ thể là 32% hộ cho rằng nơi ở mới đường xá tương tự như nơi ở cũ, gần 31% cho rằng có tốt hơn và tốt hơn rất nhiều, và hơn 37,4% số hộ cho rằng tồi tệ hơn và rất tồi tệ. Tại Hà Nội gần 30% số hộ cho rằng nơi ở mới đường xá tương tự như nơi ở cũ, hơn 40% cho rằng đường xá tốt hơn và tốt hơn rất nhiều, và gần 30% cho rằng đường xá tồi tệ hơn và rất tồi tệ. Như vậy, ngoài số hộ cho rằng tình hình đường xá vẫn như cũ không có gì khác biệt so với trước đây. Tại Hà Nội, tỷ lệ các hộ gia đình đang sống ở nơi có đường xá tốt hơn, tốt hơn rất nhiều so với trước đây cao hơn tỷ lệ các hộ sống ở những nơi mà đường xá tồi tệ và rất tồi tệ. Tại TP. Hồ Chí Minh, 44% số hộ đang sống ở quận ven đô và 60% số hộ sống ở các huyện cho rằng đường xá tồi tệ hơn. Khu vực này nhiều nơi đường xá chưa được xây dựng hoặc xây dựng không đồng bộ với với hệ thống hạ tầng kỹ thuật khác.

Bảng 29: Những thay đổi trong tình hình đường xá, giao thông và nhà ở (%)

Tình hình đường xá, giao thông và nhà ở	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Chất lượng đường xá								
Tốt hơn nhiều	4,8	1,6	8,5	4,9	9,3	12,2	15,0	10,9
Có tốt hơn	30,0	23,4	20,3	27,1	27,9	32,7	30,0	29,7
Vẫn như cũ	35,7	31,3	10,2	30,6	29,1	24,5	35,0	28,4
Tồi tệ hơn	27,3	42,2	57,6	35,1	31,4	30,6	20,0	29,7
Rất tồi tệ	2,2	1,6	3,4	2,3	2,3	0	0	1,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
Chất lượng giao thông								
Thông thoáng hơn	26,9	42,2	39,7	31,8	38,4	38,8	55,0	40,6
Như cũ	36,1	35,9	19,0	33,2	24,4	26,5	35,0	26,5
Chật hẹp hơn	37,0	21,9	41,4	35,0	37,2	34,7	10,0	32,9
Tổng số	100	100	100	10	100	100	100	100
Chất lượng nhà ở và khu phố nói chung								
Tốt hơn nhiều	9,3	11,1	10,3	9,8	16,5	22,9	15,8	18,4
Tốt hơn	52,9	58,7	56,9	54,6	62,4	60,4	57,9	61,2
Như cũ	20,7	19,0	15,5	19,5	9,4	6,3	15,8	9,2
Kém hơn	15,9	11,1	17,2	15,2	10,6	10,4	10,5	10,5
Kém hơn rất nhiều	1,3	0,0	0,0	0,9	1,2	0,0	0,0	0,7
Tổng số	100	100	100	10	100	100	100	100

Nhận xét về tình trạng giao thông ở nơi ở mới, có 1/3 hộ tại TP. Hồ Chí Minh nghĩ rằng giao thông đi lại vẫn giống như nơi ở cũ, gần 1/3 hộ thấy giao thông thoáng hơn giúp cho việc đi lại dễ dàng hơn và hơn 1/3 hộ cho rằng giao thông chật hẹp, đi lại khó khăn hơn. Tại Hà Nội, nhiều hộ gia đình (40,6%) cho rằng sau khi di chuyển, việc đi lại dễ dàng hơn và chỉ có 32,9% cho rằng khó khăn hơn.

Cần nhấn mạnh rằng, khó có thể đưa ra lời giải thích cho vấn đề này vì những người được hỏi đi lại khắp thành phố; câu trả lời của họ cũng có thể liên quan đến sự phát triển của hệ thống giao thông/của việc đi lại trong quá khứ.

Điều kiện chung về nhà ở của gia đình và khu phố đang sinh sống tốt hơn so với trước đây

So với trước khi di chuyển, điều kiện chung về nhà ở của hộ gia đình và khu phố mà họ đang sinh sống hiện nay tốt hơn và tốt hơn nhiều so với nơi ở cũ (64% hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và 80% ở Hà Nội khẳng định điều này).

Tại TP. Hồ Chí Minh, 19,5% hộ cho rằng nhà ở và khu phố đang sinh sống như cũ và 16,1% cho rằng kém hơn. Tại Hà Nội, chỉ có 9,2% cho rằng nhà ở và khu phố đang sinh sống không có gì thay đổi. Số hộ cho rằng nhà ở kém hơn, kém hơn rất nhiều chiếm 11,2%.

Ảnh hưởng của sự thay đổi nơi cư trú đến việc làm của những người di cư

Tại TP. Hồ Chí Minh có 1.239 người từ 13 tuổi trở lên di chuyển chỗ ở do di chuyển cả hộ gia đình hay cá nhân di chuyển riêng lẻ, trong đó có 771 người hiện đang làm việc và 32,3% có thay đổi nơi làm việc. Tại Hà Nội, tỷ lệ người thay đổi nơi làm việc chỉ bằng nửa so với TP. Hồ Chí Minh: 15,5% (hay 47 người) trong tổng số 305 người đang làm việc. Do số người thay đổi nơi làm việc ở Hà Nội không nhiều nên việc phân tích sâu sẽ bị hạn chế. Vì vậy, chúng tôi tập trung vào việc phân tích tình trạng này tại TP. Hồ Chí Minh.

Một số đặc điểm của người thay đổi nơi làm việc do di chuyển

Sau khi di chuyển chỗ ở, một số người thay đổi nơi làm việc. Tuy số này chỉ chiếm 32,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 15,5% ở Hà Nội nhưng sẽ không thừa khi phân tích xem tại sao họ thay đổi nơi làm việc trong khi những người khác thì không. Trên thực tế, việc thay đổi nơi làm việc được thực hiện trong vòng 5 năm trở lại đây và chúng tôi giả định rằng từ lúc chuyển nơi làm việc đến nay họ không có sự thay đổi đáng kể về trình độ học vấn, chuyên môn.

Bảng 30: Đặc điểm nhân khẩu - xã hội của người thay đổi nơi làm việc và không thay đổi nơi làm việc (%)

Một số đặc điểm	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không*	Có**	Chung	Không*	Có**	Chung
1. Giới tính						
Nam	58,5	54,6	57,3	52,5	51,1	52,3
Nữ	41,5	45,4	42,7	47,5	48,9	47,7
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2. Nhóm tuổi						
13-19	6,1	6,0	6,1	0,4	0,0	0,3
20-29	34,8	32,7	34,1	34,2	30,4	33,7
30-39	33,1	33,1	33,1	30,4	34,8	31,0
40-49	20,7	22,6	21,3	24,5	28,3	25,1
50-59	4,4	5,2	4,7	9,3	6,5	8,9
60-69	0,6	0,4	0,5	1,2	0,0	1,0
70+	0,4	-	0,3	-	-	-
Tổng số	100	100	100	100	100	100

3. Trình độ văn hoá						
Chưa từng đi học	1,0	0,8	0,9	-	-	-
Lớp 1-5	12,8	18,5	14,6	1,6	4,3	2,0
Lớp 6-9	35,5	41,1	37,3	9,8	14,9	10,6
Lớp 10-12	50,8	39,5	47,2	88,7	80,9	87,5
Tổng số	100	100	100	100	100	100
4. Trình độ chuyên môn						
Không trình độ	63,5	75,4	67,4	19,5	42,6	23,0
Công nhân kĩ thuật	10,5	8,1	9,7	8,2	4,3	7,6
Trung học chuyên nghiệp	5,7	4,4	5,3	13,2	14,9	13,5
Cao đẳng/12+3	2,7	2,0	2,5	3,9	2,1	3,6
Đại học trở lên	17,6	10,1	15,2	55,3	36,2	52,3
Tổng số	100	100	100	100	100	100
5. Nghề nghiệp						
Nông lâm thủy sản	2,3	3,2	2,6	5,8	6,5	5,9
Công nghiệp, xây dựng	35,6	40,0	37,0	22,9	23,9	23,0
Dịch vụ	62,1	56,8	60,4	71,3	69,6	71,1
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
6. Thành phần kinh tế						
Nhà nước	22,4	10,9	18,7	68,6	43,8	64,7
HTX, tập thể	2,3	3,2	2,6	2,7	0,0	2,3
Công ty cổ phần, Cty TNHH	11,1	12,6	11,6	5,8	4,2	5,6
Doanh nghiệp tư nhân	21,5	16,6	19,9	7,8	12,5	8,5
Gia đình, cá thể	37,5	52,6	42,4	11,2	33,3	14,7
100% vốn nước ngoài	1,9	0,8	1,6	1,2	2,1	1,3
Liên doanh VN - nước ngoài	3,3	3,2	3,3	2,7	4,2	2,9
Tổng số	100	100	100	100	100	100
<i>Số đối tượng điều tra</i>	<i>523</i>	<i>249</i>	<i>772</i>	<i>257</i>	<i>47</i>	<i>304</i>

* Không chuyển nơi làm việc

** Có chuyển nơi làm việc

Ở cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, nam giới từ 13 tuổi trở lên di chuyển nhiều hơn nữ. Tuy nhiên, tỷ lệ nam giới ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn so với Hà Nội. Nam giới ở hai thành phố di chuyển chỗ ở nhiều hơn nữ giới nhưng trái lại nữ thay đổi nơi làm việc nhiều hơn nam giới. Tuy nhiên sự chênh lệch ở đây rất thấp.

Phần lớn những người di chuyển đều ở trong độ tuổi 20-39 (67,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 64,8% ở Hà Nội) (Bảng 30). Không có sự chênh lệch nhiều về tuổi giữa người thay đổi nơi làm việc và người không thay đổi nơi làm việc. Người di chuyển có thay đổi nơi làm việc trẻ hơn người không thay đổi nơi làm việc, tuổi trung bình của người di chuyển có thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh thấp hơn ở Hà Nội. Tuổi trung bình của người có thay đổi nơi làm việc ở Hà Nội là 35,5 và người không

thay đổi nơi làm việc là 36,1. Tuổi trung bình của người thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh là 32,9 và người không thay đổi nơi làm việc là 33,5.

Có sự khác biệt rất rõ về trình độ văn hoá giữa người thay đổi nơi làm việc và người không thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh cũng như tại Hà Nội. Trình độ văn hóa của người không thay đổi nơi làm việc cao hơn trình độ văn hóa của người thay đổi nơi làm việc. Tại TP. Hồ Chí Minh, 50,8% người không thay đổi nơi làm việc và 39,5% người thay đổi nơi làm việc có trình độ văn hóa lớp 9-12, trong khi đó, tại Hà Nội, tỷ lệ tương ứng là 88,7% và 80,9%. Nhận xét tương tự cũng được rút ra khi phân tích trình độ chuyên môn. Điều này chứng tỏ sự không ổn định về nghề nghiệp của những người có trình độ thấp.

Trình độ chuyên môn của người thay đổi nơi làm việc và người không thay đổi nơi làm việc có sự khác biệt rõ nét hơn. Tại TP. Hồ Chí Minh, có 75,4% người thay đổi nơi làm việc nhưng không có trình độ chuyên môn, cao gấp 1,12 lần so với người không thay đổi nơi làm việc. Ở Hà Nội, sự chênh lệch này là 2,12 lần.

Không có sự khác biệt về tình trạng hôn nhân giữa những người di chuyển có thay đổi nơi làm việc và không thay đổi nơi làm việc.

Sự thay đổi nơi làm việc có liên quan mật thiết với yếu tố nghề nghiệp. Những người di chuyển làm việc trong khu vực I và II (nông lâm thủy sản, xây dựng và công nghiệp) có tỷ lệ thay đổi nơi làm việc nhiều hơn không thay đổi nơi làm việc. Các nghề trong khu vực dịch vụ, nghề có tỷ trọng cao trong nền kinh tế ở các đô thị (60,4% tại TP. Hồ Chí Minh và 71% tại Hà Nội) tỷ lệ người không thay đổi nơi làm việc cao hơn người thay đổi nơi làm việc. Ở TP. Hồ Chí Minh, sự chênh lệch rõ nét hơn ở Hà Nội (5,3% so với 1,7%).

Tại Hà Nội 68,6% đang công tác tại khu vực nhà nước không thay đổi nơi làm việc, cao gấp 1,6 lần so với người có đổi chỗ làm việc. Đây là nét đặc thù của Hà Nội. Trong khi đó, tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ thay đổi nơi làm việc tương đối cao trong các doanh nghiệp tư nhân và gia đình (68,9%). Tại Hà Nội, người thay đổi nơi làm việc đang làm việc ở các doanh nghiệp tư nhân, cá thể và gia đình cũng cao gấp 3 lần số người không thay đổi nơi làm việc.

Lý do thay đổi nơi làm việc

Sau khi di chuyển chỗ ở những người di chuyển thay đổi nơi làm việc với nhiều lý do khác nhau (*Bảng 31*). Các lý do này có thể phân ra làm 3 nhóm:

Nhóm 1: Những lý do không phụ thuộc vào việc di chuyển chỗ ở như sự điều động phân công, kết thúc hợp đồng hoặc mong muốn có công việc tốt hơn, thu nhập cao hơn, điều kiện làm việc tốt hơn;

Nhóm 2: Những lý do ảnh hưởng bởi việc di chuyển chỗ ở như muốn làm việc gần nhà hơn, thay đổi chỗ ở, dễ dàng tìm việc làm/kinh doanh ở nơi ở mới;

Nhóm 3: Lý do gia đình hoặc mong muốn sống gần cha mẹ.

Bảng 31: Lý do chủ yếu khiến những người di chuyển từ 13 tuổi trở lên thay đổi thay đổi nơi làm việc, phân theo khu vực sống và theo thành phố (%)

Lý do thay đổi nơi làm việc	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
1. Công việc tốt, thu nhập ổn định	48,7	23,7	35,3	41,5	40,4	16,5	67,2	38,4
2. Điều kiện làm việc tốt	11,5	7,4	11,3	10,9	8,9	7,1	0,0	6,5
3. Công việc phù hợp	0,4	0,0	0,0	0,2	4,4	7,1	0,0	4,4
4. Do điều động	0,4	1,5	0,0	0,4	10,4	14,1	0,0	9,5
5. Kết thúc hợp đồng	2,9	6,7	3,8	3,7	7,4	0,0	0,0	3,6
6. Làm việc gần nhà hơn	9,4	11,8	18,1	12,1	0,0	2,4	10,9	2,9
7. Thay đổi chỗ ở	16,6	29,6	18,1	18,8	1,5	7,1	3,6	3,6
8. Nơi làm việc trước khi di chuyển	2,5	5,9	6,0	4,0	3,0	0,0	7,3	2,9
9. Dễ dàng tìm việc làm/kinh doanh	6,5	5,9	3,8	5,6	3,0	2,4	0,0	2,2
10. Cơ hội học tập tốt hơn	0,0	3,0	0,0	0,4	1,5	17,0	0,0	6,0
11. Gần cha mẹ họ hàng	1,3	4,4	3,8	2,4	19,6	26,5	10,9	20,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Số đối tượng điều tra</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>

Tại TP. Hồ Chí Minh, 56,7% số người thay đổi nơi làm việc là do những nguyên nhân thuộc nhóm 1. Sự thay đổi nơi làm việc của họ không phụ thuộc vào việc di chuyển chỗ ở. Những người thay đổi nơi làm việc do tác động của việc di chuyển chỗ ở thuộc nhóm II là 40,6%. Theo nơi sinh sống hiện nay thì những người di cư sống tại các quận trung tâm thay đổi nơi làm việc chủ yếu vì lý do nghề nghiệp, trong khi đó, những người di cư sống ở các quận ven đô, thay đổi nơi làm việc chủ yếu là do nguyên nhân di chuyển chỗ ở.

Tại Hà Nội, di chuyển chỗ ở hầu như không ảnh hưởng nhiều đến việc thay đổi nơi làm việc: chỉ có 11,6% người thay đổi nơi làm việc vì lý do này. Người Hà Nội thay đổi việc làm chủ yếu là do nhóm lý do thứ nhất. Đặc biệt ở Hà Nội có một số người thay đổi nơi làm việc để có điều kiện gần gũi chăm sóc cha mẹ.

Những thuận lợi và khó khăn do thay đổi nơi làm việc

Có 18,2% trong tổng số người thay đổi nơi làm việc tại TP. Hồ Chí Minh và 6,2% tại Hà Nội cho rằng việc làm ở nơi mới vẫn như cũ, không mang lại thuận lợi hơn hoặc khó khăn hơn cho họ. Ngược lại, tại Hà Nội, tỷ lệ người gặp khó khăn tại nơi làm việc hiện nay chiếm 18%, cao hơn TP. Hồ Chí Minh (11%).

Đa số người đã thay đổi nơi làm việc cho rằng việc thay đổi này thuận lợi hơn đối với họ. Một số người có nhiều thuận lợi, trong khi một số người khác chỉ có một thuận lợi. Thuận lợi mà nhiều người có là do nơi làm việc mới mang lại cho họ thu nhập cao hơn (51% ở TP. Hồ Chí Minh và 48% ở Hà Nội) (Bảng 32). Hai thành phố đều có 17% người chuyên nơi làm việc vì nơi làm việc cũ xa nơi ở nên buộc phải thay đổi để đi làm việc gần hơn, đi lại thuận tiện hơn. Lý do muốn tìm công việc thú vị hơn có 12,5% người ở TP. Hồ Chí Minh và 17% người Hà Nội thay đổi công việc. Một số thuận lợi khác cũng được nêu ra như: giảm bớt các chi phí so với trước đây, thủ tục hành chính đăng ký kinh doanh đơn giản hơn.... Không có sự khác biệt lớn giữa người cư trú ở các quận trung tâm, các quận ven đô hay các huyện ngoại thành về lý do chuyển nơi làm việc mang lại thu nhập cao hơn.

Bảng 32: Phân bố người di cư từ 13 tuổi trở lên có việc làm đã thay đổi nghề nghiệp và nhận định rằng tình trạng hiện nay tốt hơn trước, theo những thuận lợi có được từ sự di chuyển nơi làm việc, theo khu vực sống và thành phố (%)

Thuận lợi do thay đổi nơi làm việc	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Thu nhập cao hơn	53,0	48,2	47,7	50,9	46,3	38,8	67,2	48,0
Đi làm gần hơn	11,3	25,2	24,8	17,0	20,7	15,78	10,9	17,2
Công việc thú vị hơn	12,4	17,8	13,6	13,5	10,4	18,0	30,8	16,8
Giảm bớt các chi phí so với trước	8,5	4,4	6,0	7,2	3,0	9,0	3,6	5,0
Thủ tục hành chính đăng ký SX-KD đơn giản hơn	1,1	0,0	0,0	0,6	1,5	0,0	0,0	0,7
Được lên chức	0,0	0,0	0,7	0,21	1,5	0,0	0,0	0,7
<i>Số đối tượng phỏng vấn</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>

Ghi chú: Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời

Những người cho rằng họ gặp khó khăn hơn khi thay đổi nơi làm việc có tỷ lệ thấp ở TP. Hồ Chí Minh, trong khi đó ở Hà Nội thì tỷ lệ này khá cao (18%). Những khó khăn mà người di chuyển gặp phải nhiều nhất là thu nhập giảm so với trước, các chi phí cao hơn và công việc không phù hợp. Trong những khó khăn trên chỉ có khó khăn chi phí cao hơn dường như có liên quan đến việc di chuyển chỗ ở, hai khó khăn còn lại là đi lại xa hơn và các thủ tục hành chính đăng ký sản xuất kinh doanh phức tạp hơn có thể gặp ở bất cứ đối tượng, di chuyển hoặc không di chuyển nơi làm việc.

Kết luận

Di dân nội thị tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong vòng 5 năm trở lại đây đã cho thấy một số khác biệt giữa các hộ di chuyển và không di chuyển, đặc biệt trong tiện nghi sinh hoạt, tình trạng ngập lụt tại nơi ở, cơ cấu loại nhà. Mặc dù là hai khu vực đô thị phát triển nhất của đất nước, nhưng do ảnh hưởng của các điều kiện kinh tế, văn hoá, xã hội nên xu hướng về sự khác biệt giữa các hộ gia đình di chuyển và không di chuyển không phải lúc nào cũng giống nhau tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Các hộ gia đình di chuyển vì nhiều lý do khác nhau. Đại bộ phận các hộ gia đình di chuyển trong phạm vi các quận trung tâm với nhau. Giả thuyết về sự cải thiện điều kiện sống của các hộ gia đình di chuyển được khẳng định thông qua nhiều chỉ tiêu như: diện tích nhà ở bình quân tăng, số hộ gia đình được quyền sở hữu nhà nhiều hơn, nhiều hộ gia đình có bếp riêng trong nhà, chất lượng công trình phụ và tiện nghi sinh hoạt gia đình được cải thiện, các hộ được thu gom rác tại nhà nhiều hơn, tỷ lệ ngập lụt ít hơn, phương tiện đi lại hiện đại hơn...

Việc di chuyển có ảnh hưởng đến các hoạt động văn hoá - xã hội và việc làm của một số hộ gia đình và các thành viên. Nhìn chung, tình hình học tập được cải thiện. Việc chăm sóc sức khoẻ, vui chơi giải trí cũng như tình trạng đường xá giao thông có nhiều thuận lợi nhưng cũng còn không ít khó khăn. Sự chuyển đổi công việc, mặc dù xảy do nhiều nguyên nhân, nhưng cũng tạo điều kiện thuận lợi cho người lao động trong việc tăng thu nhập, đi làm gần hơn, công việc thú vị hơn...

Tài liệu tham khảo

- Chateau Bénédicte, 2003, La densification du bâti dans la ville de Hanoi. Mémoire de maîtrise de géographie, Université Louis Pasteur, Strasbourg, 122 p.
[Chateau Bénédicte, 2003, *Mật độ xây dựng trong thành phố Hà Nội. Luận văn thạc sỹ về địa lý. Trường Đại học Louis Pasteur, Strasbourg, 122 tr.*]
- 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.
- Dang Xuân Duong, Lê Hồng Kê, 2000, La population de Hanoi. In Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Việt-nam. Paris: Karthala, CEPED, 614 p., p. 243-261. (Economie et Développement).
Tài liệu mới: 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: Thế Giới, IRD, ILSSA, IMV, 2004, 701 tr. + 16 phụ bản, tr. 269-298.
- Institut des Métiers de la Ville (IMV), Rosier Charlotte, 2003, Etat des lieux et perspectives du secteur des transports urbains à Hanoi. Draft n° 2. Hanoi, 102 p.
[Viện đào tạo chuyên ngành đô thị (IMV), Rosier Charlotte, 2003, *Tình trạng hiện tại và tương lai của giao thông đô thị tại Hà Nội, 102 tr*]
- 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.
- Sài Gòn Giải Phóng*, ngày 15, tháng 8, năm 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 TP. Hồ Chí Minh, 2000, Điều chỉnh qui hoạch kinh tế - xã hội TP. Hồ Chí Minh đến năm 2010. TP. Hồ Chí Minh, 418 tr.
- Yap Kioe Seng, 1992, Housing policy handout. Bangkok: Human Settlement Development Planning, Asian Institute of Technology.

5

Việc đi lại

*Patrick Gubry
Nguyễn Quốc Huy
Phạm Thị Thanh Hiền*

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

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

Những loại hình di chuyển

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

Ngày phỏng vấn

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

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

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

12.009 người từ 13 tuổi trở lên

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ Bảng 3 được xây dựng từ số liệu thô: số liệu trong các cột ô chung đã không được sử dụng để so sánh bởi vì các cuộc phỏng vấn không được phân bố đều theo các ngày trong tuần; ngược lại số liệu trong các cột khác có thể sử dụng để so sánh. Bảng 4 được xây dựng từ số liệu đã qui chuẩn theo lịch phỏng vấn của TP. Hồ Chí Minh; số liệu trong các cột này, vì vậy, có thể so sánh được với nhau một cách tương đối, chứ không phải theo giá trị tuyệt đối. Các ngày trong tuần được liệt kê trong hai bảng số liệu này, tất nhiên, là ngày trước khi cuộc phỏng vấn được thực hiện.

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

- Trên bình diện kinh tế, số giờ làm việc cao trong tuần tăng khối lượng công việc và giảm chi phí lao động đã làm cho các nền kinh tế Đông Á có được những lợi thế so sánh;

- Trên bình diện xã hội, ngược lại, số giờ làm việc cao hạn chế khả năng tái tạo sức lao động, đặc biệt là khi nó gắn với những khoản lương thấp.

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

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

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

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

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

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

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

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

12.009 đối tượng phỏng vấn từ 13 tuổi trở lên; có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời, số liệu đã xử lý theo trọng số và có khả năng so sánh.

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

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

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

Phân tích tình hình đi làm

Khoảng cách và thời gian đi lại

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

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

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

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

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

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

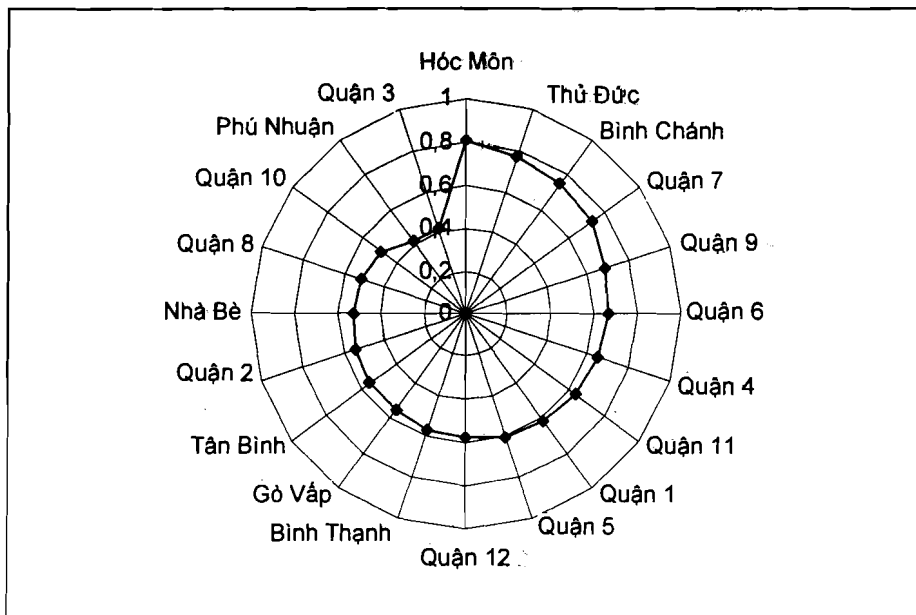
Tình trạng trở nên tương phản hơn nếu chúng ta phân tích từ quận trung tâm ra quận ven đô. Đại bộ phận những người được phỏng vấn mong muốn làm việc tại nơi họ đang sinh sống hoặc những quận gần đó. Tuy nhiên, tỷ lệ những người tìm được nơi làm việc ngay trong quận mà họ sinh sống rất khác biệt nếu phân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

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

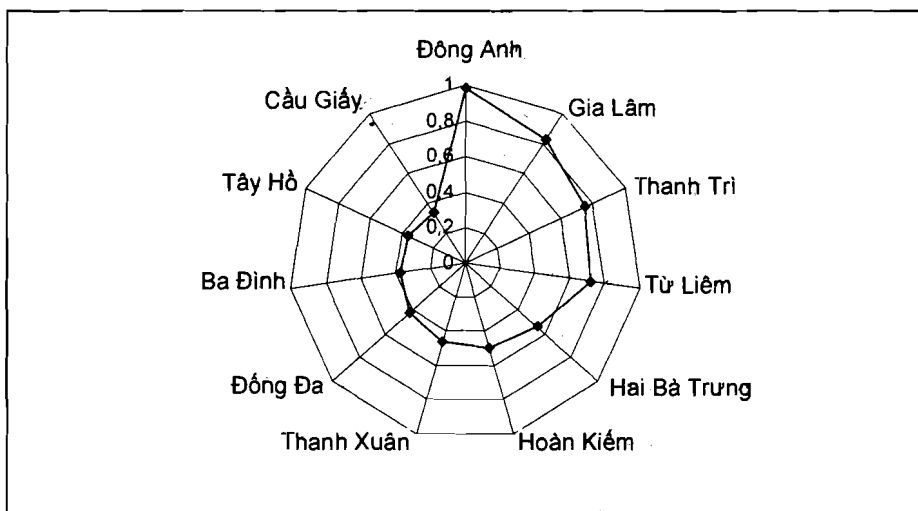
Thông tin thú vị hơn là khoảng thời gian từ nhà tới nơi làm việc. Số liệu được trình bày ở đây là những con số do đối tượng điều tra ước lượng về khoảng cách cũng như thời gian (Bảng 6, 7 và 8); chúng tôi không tính khoảng cách trung bình trên thực tế giữa các quận huyện, chẳng hạn khoảng cách giữa tâm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

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

Nơi làm việc	K/cách và thời gian	Nơi ở							
		TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
		Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Quận trung tâm	K/cách	3,7	10,7	9,2	4,4	3,2	6,2	9,5	4,2
	Thời gian	13,4	28,2	26,5	14,8	12,4	21,2	27,4	15,1
Quận ven đô	K/cách	12,8	3,3	9,6	5,2	7,2	2,6	7,8	4,2
	Thời gian	35,6	11,4	26,4	16,2	22,9	10,6	27,1	15,2
Huyện	K/cách	12,5	6,5	2,5	4,0	11,5	11,9	2,1	3,4
	Thời gian	35,3	19,4	10,7	14,5	30,3	29,6	11,8	14,2
Tỉnh khác	K/cách	40,9	25,3	30,6	35,2	28,2	23,6	20,6	25,1
	Thời gian	71,0	70,6	76,7	72,0	43,3	46,8	18,3	40,1
Chung	K/cách	5,0	5,7	4,6	5,1	4,5	5,5	3,4	4,3
	Thời gian	15,9	17,2	15,8	16,1	14,8	17,8	14,3	15,3



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



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

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

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

Nơi ở	Khoảng cách/ thời gian	Quận làm việc																			
		Quận 1	Quận 2	Quận 3	Quận 4	Quận 5	Quận 6	Quận 7	Quận 8	Quận 9	Quận 10	Quận 11	Quận 12	Phú Nhuận	Gò Vấp	Bình Thạnh	Tân Bình	Thủ Đức	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè
Quận 1	K. cách	1,3	10,5	3,5	0,9	4,5	7,0	7,0			4,2	7,0		3,5		5,0	4,0		8,5		
	T. gian	5	27	18	9	15	30	23			14	15		16		21	18		35		
Quận 2	K. cách	8,1	1,8	8,3	6,0	12,0		19,0	0,5	6,5							18,5	11,7			15,0
	T. gian	21	7,1	25	20	30		35	5	16							35	33			30
Quận 3	K. cách	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
	T. gian	17	30	7	15	20	30				17	15			42	27	23		60	65	50
Quận 4	K. cách	7,7		11,0	3,1	13,9	7,0	5,2								30,0	12,0				
	T. gian	24		20	14	31	30	26								60	60				
Quận 5	K. cách	4,0		5,4	7,0	1,4	4,3		3,8		4,0	4,9	25,0	8,7		7,0	1,0	16,7		9,0	
	T. gian	13		20	20	6,2	18		13		13	15	30	32		30	5	40		25	
Quận 6	K. cách	10,4				4,2	1,3		8,0		4,5	5,0				13,0	9,6			7,9	
	T. gian	28				16	8		30		18	22				30	33			26	
Quận 7	K. cách	5,9			4,0	7,0	11,0	2,6			6,0					12,0					5,5
	T. gian	14			13	19	28	8			25					25					14
Quận 8	K. cách	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	
	T. gian	24		12	36	20	18	51	9		24	28	25	49	75	41	43	43		23	
Quận 9	K. cách	17,0	3,0	16,3				22,0	20,0	18,0	3,9		23,5		20,0	13,0		6,0			
	T. gian	30	15	36				60	60	50	13		60		45	29		24			
Quận 10	K. cách	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	
	T. gian	19		18	18	16	26	28			5	12		20	33	35	20	33		37	

Nơi ở	Khoảng cách/ thời gian	Quận làm việc																			
		Quận 1	Quận 2	Quận 3	Quận 4	Quận 5	Quận 6	Quận 7	Quận 8	Quận 9	Quận 10	Quận 11	Quận 12	Phú Nhuận	Gò Vấp	Bình Thạnh	Tân Bình	Thủ Đức	Hóc Môn	Bình Chánh	Nhà Bè
Quận 11	K. cách	8,9		10,0	9,0	4,8	4,2	12,0	8,0		3,7	1,0				10,0	4,2	33,0		10,4	
	T. gian	22		45	30	17	14	60	28		14	7				18	15	59		26	
Quận 12	K. cách	14,7	18,0	12,1	16,0		20,0	26,0			10,0	18,0	2,9	10,0	8,2	14,2	7,9	15,0	5,1	10,0	
	T. gian	44	50	33	40		75	90			35	80	9	30	21	37	21	55	17	30	
Phú Nhuận	K. cách	6,2		4,0	8,3		15,0				6,3			0,7	10,0	4,6	5,3	16,7		16,0	
	T. gian	15		11	18		45				16			3	24	14	14	42		45	
Gò Vấp	K. cách	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
	T. gian	36	29	20	41	46	41		50		40	47	25	24	8,1	20	25	38	30	64	53
Bình Thạnh	K. cách	6,1	10,0	4,5	7,0	8,7	12,4	7,8	12,0	3,0	7,0		16,5	4,8	8,3	1,6	10,3	9,4	15,0	9,3	
	T. gian	23	20	14	30	26	36	29	30	20	22		35	16	19	7	31	27	35	25	
Tân Bình	K. cách	9,6	20,0	7,3	15,0	8,2	10,7	14,7	8,5		5,8	6,2	11,6	6,8	9,6	10,4	1,8	21,3	9,0	9,0	
	T. gian	34	60	25	45	29	35	37	45		22	17	34	22	30	33	8	48	28	34	
Thủ Đức	K. cách	7,5			20,0	20,0					23,5		10,0	6,0		8,8	22,5	2,1			
	T. gian	16			45	60					50		30	15		33	50	10			
Hóc Môn	K. cách	13,5				15,0					13,3		5,9			15,0	10,7	25,0	2,4		
	T. gian	38				45					53		26			40	65	43	16		
Bình Chánh	K. cách	10,3		12,1	15,0	8,7	9,1	30,0	6,1	12,0	6,9	5,5		13,0	7,0	25,3	6,6	15,0	21,0	2,4	
	T. gian	26		30	30	27	19	40	18	30	26	18		45	20	60	19	35	68	8,4	
Nhà Bè	K. cách	7,0			7,0	10,0		6,7									30,0				3,0
	T. gian	30			40	23		21									60				13

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

Nơi ở	Khoảng cách/ thời gian	Nơi làm việc										
		Ba Đình	Hoàn Kiếm	Đống Đa	Hai Bà Trưng	Tây Hồ	Cầu Giấy	Thanh Xuân	Từ Liêm	Đống Anh	Gia Lâm	Thanh Trì
Ba Đình	K. cách	3,0	4,0	5,0	5,9	4,7	4,0	6,2	6,8		13,6	10,0
	T. gian	11	18	17	19	23	15	21	23		32	30
Hoàn Kiếm	K. cách	6,0	1,0	6,0	4,2	5,0	6,0	8,8	16,0	20,0	6,4	10,0
	T. gian	17	5	20	13	20	20	24	60	45	21	30
Đống Đa	K. cách	4,0	5,0	1,6	4,4	6,0	7,8	4,9	10,3		10,5	6,0
	T. gian	14	19	8	18	20	20	21	28		33	28
Hai Bà Trưng	K. cách	6,0	4,0	5,3	2,6	8,0	12,1	8,1	12,3	35,0	11,0	9,8
	T. gian	18	15	17	10,2	23	30	24	31	45	30	25
Tây Hồ	K. cách	5,0	7,0	5,3	8,5	1,7	6,5	15,0	2,5		19,0	18,0
	T. gian	19	26	23	28	9	20	45	13		48	90
Cầu Giấy	K. cách	5,0	10,0	6,0	9,7	3,5	2,7	12,3	8,2	13,5	12,3	15,7
	T. gian	15	26	18	28	15	11	31	20	28	23	43
Thanh Xuân	K. cách	6,0	8,0	3,6	4,9	10,0	5,0	1,7	12,0		12,5	6,3
	T. gian	22	34	17	19	35	16	8	26		45	20
Từ Liêm	K. cách	8,0	14,0	11,3		6,0	4,3	12,0	1,5		21,0	
	T. gian	25	38	35		20	18	28	9		40	
Đống Anh	K. cách									1,5	16,0	
	T. gian									12	45	
Gia Lâm	K. cách	10,0	8,0	15,1	17,0	8,7	17,7	20,0	25,0		2,0	
	T. gian	28	19	39	40	32	70	30	45		12	
Thanh trì	K. cách	10,0	9,0	8,7	6,2			6,5	12,0	30,0		2,2
	T. gian	29	21	30	21			34	40	60		10

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

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

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

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

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

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

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

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

Phương tiện đi làm

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

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

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

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

Người đi cùng với người đi làm

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

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

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

Trợ cấp đi lại

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

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

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

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

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

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

Nơi đi học	K/cách- thời gian	Nơi ở							
		TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
		Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Huyện	Chung
Quận trung tâm	K/cách	3,3	10,1	9,4	3,8	2,4	5,6	10,3	3,4
	Thời gian	14,1	27,3	27,4	15,2	12,2	20,3	31,4	14,6
Quận ven đô	K/cách	13,8	2,5	7,6	3,5	7,6	2,6	10,8	4,5
	Thời gian	42,9	12,8	25,0	15,3	25,3	12,3	31,0	17,0
Huyện	K/cách	8,0	1,8	2,0	2,0	11,5	11,6	2,1	2,6
	Thời gian	30,0	11,9	11,7	11,9	32,5	38,9	13,2	14,6
Tỉnh khác	K/cách	-	20,0	4,0	20,0	-	44,7	15,8	28,1
	Thời gian	-	30,0	15,9	30,0	-	45,0	33,8	38,6
Chung	K/cách	3,4	3,8	4,0	3,6	3,0	4,5	3,6	3,5
	Thời gian	14,6	15,1	15,9	14,9	13,6	16,7	16,3	15,2

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

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

Nơi ở	K/cách - thời gian	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
		Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Quận trung tâm	K/cách	3,5	3,4	3,4	2,7	3,3	3,0
	Thời gian	14,9	14,3	14,6	12,7	14,7	13,6
Quận ven đô	K/cách	3,8	3,7	3,8	4,8	4,2	4,5
	Thời gian	14,9	15,4	15,1	16,7	16,7	16,7
Huyện	K/cách	4,1	3,8	4,0	3,6	3,6	3,6
	Thời gian	16,2	15,5	15,9	16,8	15,7	16,3
Tỉnh khác	K/cách	3,6	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5
	Thời gian	15,1	14,6	14,9	15,0	15,5	15,2

Phương tiện đi học

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

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

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

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

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

Phân tích tình trạng di chuyển khi đi học thêm

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

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

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

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

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

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

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

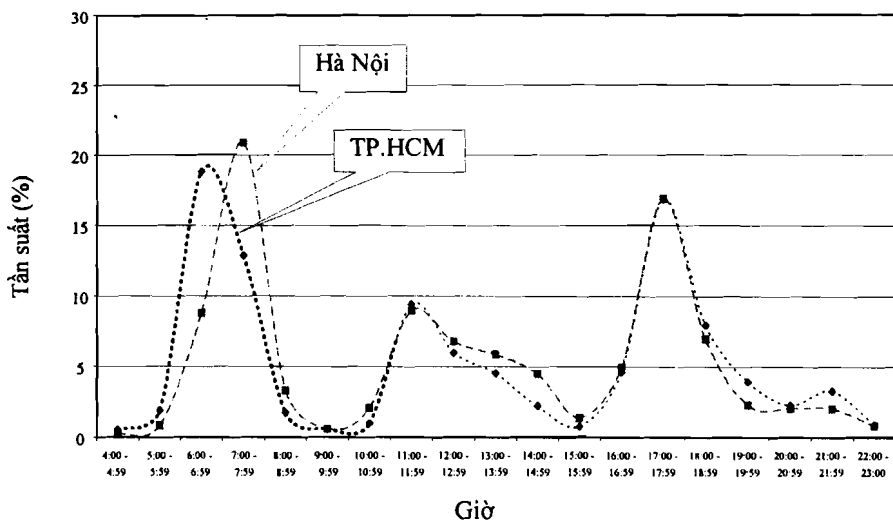
Phương tiện	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Nam	Nữ	Chung	Nam	Nữ	Chung
Đi bộ	9,4	13,6	11,5	18,3	16,6	17,5
Xe đạp	22,8	24,4	23,6	40,8	41,3	41,0
Xe gắn máy	67,0	60,6	63,8	36,6	38,1	37,3
Ô tô	0,4	-	0,2	0,4	-	0,2
Xe buýt	-	0,7	0,4	2,7	3,6	3,1
Xích lô	-	-	-	0,4	0,4	0,4
Xe ôm	-	-	-	0,4	-	0,2
Xe cơ quan	0,4	0,3	0,4	0,4	-	0,2

Thời gian di chuyển

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

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

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



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

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

Phân tích tình trạng đi mua sắm

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

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

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

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

Nơi mua sắm	Nam giới							Phụ nữ							Chung						
	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số	Không bao giờ	Hàng ngày	Vài lần trong 1 tuần	Tuần 1 lần	Ít nhất 1 lần/tháng	Ít hơn 1 lần/tháng	Tổng số
Thành phố Hồ Chí Minh																					
Chợ via hè gần nhà	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
Chợ via hè gặp đầu mua đồ	87,5	1,6	3,3	2,2	2,4	3,0	100,0	79,3	2,4	5,7	4,2	4,4	4,0	100,0	83,1	2,0	4,6	3,3	3,5	3,5	100,0
Chợ nhỏ	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
Chợ lớn	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
Cửa hàng/ cửa hiệu	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
Siêu thị lớn	64,3	0,0	1,2	4,5	13,0	16,9	100,0	51,1	0,1	1,9	8,2	18,0	20,7	100,0	57,2	0,1	1,6	6,5	15,7	18,9	100,0
Hà Nội																					
Chợ via hè gần nhà	84,3	3,4	3,7	1,8	3,4	3,4	100,0	62,6	18,9	7,1	3,9	4,6	2,9	100,0	72,9	11,6	5,5	2,9	4,0	3,1	100,0
Chợ via hè gặp đầu mua đồ	83,7	0,9	3,8	1,6	5,8	4,2	100,0	65,8	8,9	9,7	5,8	6,3	3,5	100,0	74,2	5,2	6,9	3,8	6,0	3,8	100,0
Chợ nhỏ	72,0	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
Chợ lớn	81,3	0,8	1,1	2,0	5,7	9,2	100,0	57,7	4,3	5,1	7,1	13,1	12,6	100,0	68,8	2,6	3,2	4,7	9,6	11,0	100,0
Cửa hàng/ cửa hiệu	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
Siêu thị lớn	78,5	0,0	0,3	2,2	6,8	12,2	100,0	70,4	0,2	1,3	4,3	10,5	13,3	100,0	74,2	0,1	0,8	3,3	8,8	12,8	100,0

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

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

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

Các hoạt động giải trí

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kết luận

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

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

Tài liệu tham khảo

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thủy Hương, Vu Hoàng Ngân, 2006, Les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi (Việt-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).

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thúy Hương, Vũ Hoàng Ngân, 2006, Di dân nội thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam). 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: Thế Giới, IMV, PADDI, 323 tr., tr. 74-110.

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

Moustier Paule, Dao The Anh, Hoang Bang An, Vu Trong Binh, 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

Ý kiến về việc đi lại

Vũ Hoàng Ngân
Phan Văn Khiết

Thành phố Hồ Chí Minh (TP. Hồ Chí Minh) và thủ đô Hà Nội là hai thành phố lớn nhất cả nước, với quy mô dân số lần lượt lên đến 5,479 và 2,931 triệu người, và quy mô dân số nội thành cũng lần lượt là 4,623 và 1,721 triệu người năm 2002 (Tổng cục Thống kê, 2003). Sự bùng nổ dân số và số đầu phương tiện giao thông trong những năm gần đây đã làm cho hệ thống hạ tầng giao thông của các thành phố ngày càng trở nên quá tải, kéo theo sự tăng trưởng đáng báo động của việc đi lại, mất an toàn giao thông và ảnh hưởng đến môi trường.

Hiện nay, mật độ mạng lưới đường giao thông toàn TP. Hồ Chí Minh chỉ chiếm $0,81 \text{ km/km}^2$ trong khi nhu cầu tối thiểu vào khoảng $4-6 \text{ km/km}^2$ (Sở Giao thông Công chính TP. Hồ Chí Minh, 2002). Chiều rộng các con đường tại TP. Hồ Chí Minh trung bình là 6,5 m, số đường có chiều rộng trên 12 m chỉ chiếm 19% tổng đường xá. Trong khi diện tích mặt đường chưa đáp ứng được nhu cầu lưu thông, thì trong nhiều năm qua, mặt đường luôn bị đào xới để sửa chữa, lắp đặt các công trình ngầm do việc tính toán không hợp lý trong thiết kế hệ thống đường với các công trình ngầm khác như cấp điện, cấp thoát nước, thông tin bưu điện... Hơn nữa, vỉa hè công cộng lại luôn bị tắc nghẽn bởi đó là nơi đỗ xe và các kinh doanh tư nhân, đặc biệt trong lĩnh vực phi kết cấu, buộc người đi bộ phải đi xuống lòng đường (Drummond, 2000).

Về phương tiện giao thông, đặc biệt tại hai thành phố lớn này, số lượng các phương tiện cá nhân là rất lớn, đặc biệt là xe gắn máy 2 bánh. Xe gắn máy 2 bánh là phương tiện giao thông chủ yếu trong các thành phố, và một xu hướng bùng nổ phương tiện xe Trung Quốc với giá rẻ trên thị trường, phù hợp với thu nhập của tầng lớp trung bình.

Trong khi đó, hoạt động vận tải hành khách công cộng của các thành phố chỉ mới đáp ứng khoảng 3,7% và 9% nhu cầu đi lại lần lượt ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, những tỷ lệ này thấp hơn rất nhiều so với các thành phố có cùng quy mô dân số trên thế giới (Công ty Vận tải và Dịch vụ Công cộng Hà Nội, 2002).

Hiện nay, một vấn đề khác cũng được đặt ra là, lực lượng tham gia điều hành, quản lý giao thông của các thành phố vừa thiếu về số lượng lẫn trang thiết bị, phương tiện kỹ thuật. Lực lượng chủ lực để giữ gìn trật tự an toàn giao thông là cảnh sát còn quá mỏng, không đủ sức để vừa xử phạt vi phạm, vừa điều khiển giao thông.

Trong bối cảnh này, Nghị quyết 13/2002/NQ-CP do Thủ tướng ban hành ngày 19/11/2002 ra đời, đã phần nào khắc phục được những tồn tại trên. Các giải pháp chủ yếu liên quan đến việc phát triển phương tiện vận tải công cộng cũng như quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông cho phù hợp, và lập lại trật tự kỷ cương trong việc chấp hành luật pháp về trật tự an toàn giao thông.

Cuộc điều tra di chuyển nội thị đã được tiến hành chỉ khoảng sau 5 tháng kể từ khi triển khai nghị quyết nên có thể sẽ là một nguyên nhân dẫn đến sự đánh giá thái quá về chủ đề này. Khi đánh giá về vấn đề an toàn giao thông người dân thường có xu hướng so sánh với thực trạng xảy ra trước khi triển khai Nghị quyết.

Tổng số có 12.010 người từ 13 tuổi trở lên (7.111 ở TP. Hồ Chí Minh và 4.899 ở Hà Nội) có mặt tại thời điểm phỏng vấn đã nêu các ý kiến liên quan đến hoạt động giao thông đô thị; trong số đó, chỉ có khoảng một nửa số người tham gia phỏng vấn có liên quan trực tiếp đến những vấn đề giao thông, số còn lại chủ yếu là ở nhà. Tùy thuộc vào địa bàn sinh sống, có thể phân nhóm thành 3 khu vực khác nhau khi phân tích các ý kiến trên: khu vực các quận nội thành trung tâm, khu vực các quận ven đô mới thành lập và khu vực các huyện ngoại thành.

Ý kiến đánh giá của người dân

Cuộc điều tra đã đề cập đến ý kiến về việc đi lại của người dân trên các phương diện cụ thể sau:

- ▶ Các khó khăn chung khi di chuyển và chi phí di chuyển;
- ▶ Chất lượng đường xá;
- ▶ Hoạt động của cảnh sát giao thông;
- ▶ Hệ thống giao thông công cộng, cụ thể liên quan chất lượng dịch vụ vận tải công cộng.

Khó khăn trong việc đi lại

Đi lại vẫn luôn là một chủ đề được đề cập một cách sôi nổi, nóng bỏng trong đời sống hàng ngày của người dân bởi sự kiện được diễn ra một cách thường xuyên, liên tục, và liên quan đến hầu hết tất cả mọi người dân. Với mật độ dân số đông như TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, lần lượt là 2.496 và 2.979 người/km² (Trần Thị Trung Chiến, 2003), và tốc độ đô thị hoá khá nhanh, dòng di chuyển từ các tỉnh về ngày càng nhiều, trong khi cơ sở hạ tầng còn rất hạn chế, chắc chắn sẽ vẫn luôn là một vấn đề nhạy cảm và bức xúc.

Với câu hỏi “*Ông/Bà gặp khó khăn gì khi đi lại hàng ngày?*” và mỗi người được phỏng vấn có thể nêu nhiều khó khăn khác nhau (Bảng 1).

Bảng 1: Những khó khăn gặp phải trong việc đi lại hàng ngày phân theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Các khó khăn	Thành phố Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Tắc đường	42,9	17,6	19,4	34,6	41,6	33,7	9,5	29,9
Việc đi lại gây nguy hiểm	24,3	8,5	18,9	20,6	17,1	7,4	13,0	14,0
Quá xa	4,7	3,6	12,2	5,7	4,3	3,7	4,5	4,2
Không có xe buýt	3,0	19,1	4,3	6,1	2,1	0,9	7,4	3,6
Xe buýt không thường xuyên	1,9	1,3	2,9	2,0	2,0	1,4	0,8	1,5
Chi phí đi lại lớn	1,7	0,8	2,0	1,6	1,6	1,4	1,8	1,6
Đường xấu	4,7	4,2	0,2	3,9	3,6	3,0	2,4	3,1
Vấn đề môi trường	0,3	-	-	0,2	2,9	7,8	-	2,9
Không có chỗ để xe	-	-	-	-	0,3	-	0,1	0,2
Không có khó khăn	41,4	63,1	56	47,6	44,7	54,1	68,1	53,9
Không có ý kiến	1,0	1,1	1,8	1,2	-	-	-	-

Lưu ý: Những người phỏng vấn có độ tuổi từ 13 trở lên

Kết quả phân tích từ Bảng 1 cho thấy một điều gây bất ngờ đó là tỷ lệ người dân không gặp bất kỳ một khó khăn nào khi đi lại trên đường khá lớn và chiếm tỷ lệ cao nhất nếu so với bất kỳ một khó khăn nào, chiếm 44,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 53,9% ở Hà Nội. Tuy nhiên có thể lý giải rằng phần lớn trong số họ là những người ít có nhu cầu di chuyển, không thường xuyên rời khỏi nhà, chỉ di chuyển những khoảng cách ngắn hoặc đi lại bằng phương tiện do người khác điều khiển.

Những khó khăn trong việc đi lại hàng ngày

- 00 Không biết, không ra khỏi nhà, không có phương tiện đi lại
- 01 Không có khó khăn gì
- 02 Tắc đường, đua xe/ đánh võng, gặp khó khăn khi sang đường
- 03 Việc đi lại gây nguy hiểm, nhiều tai nạn giao thông
- 04 Đi lại xa xôi
- 05 Không có xe buýt, đi lại mất nhiều thời gian đi
- 06 Xe buýt không thường xuyên, quá đông và chật chội, thiếu phương tiện giao thông, bến đỗ xe buýt cách nhà quá xa
- 07 Chi phí đi lại lớn “Thủ tục bảo hiểm quá phức tạp và vì vậy việc chi trả không được thực hiện bao giờ”
- 08 Chất lượng đường xá không tốt, phố chật/nhỏ, ổ gà, đường phố ngập, đường phố bị cấm và phải vòng đi vòng lại nhiều, đường phố bị người buôn bán, người đi bộ lấn chiếm, không đỗ được xe, đường không được trải nhựa hay trải nhựa không tốt
- 09 Bụi, ô nhiễm
- 10 Không có chỗ để ô tô và xe máy

Các ý kiến phản ánh về tình trạng đi lại khó khăn, cho thấy tập trung nhiều nhất vào 2 loại với cả hai thành phố: (1) tắc nghẽn lưu thông và (2) việc đi lại gây nguy hiểm (xảy ra tai nạn giao thông), với tỷ lệ lần lượt là 34,6% và 20,6% ở TP. Hồ Chí Minh và 29,9% và 14,0% ở Hà Nội. Không có và không có thường xuyên xe buýt chỉ ảnh hưởng đến 6,1% người dân ở TP. Hồ Chí Minh và 3,6% ở thủ đô Hà Nội. Vấn đề quá xa và đường xấu lần lượt chỉ là 5,7% và 3,9% tại TP. Hồ Chí Minh và 4,2% và 3,1% ở Hà Nội. Và cuối cùng các khó khăn còn lại chiếm tỷ trọng rất nhỏ (môi trường và không có chỗ để xe). Với tốc độ tăng trưởng đô thị hoá nhanh như hiện nay trong bối cảnh cơ sở hạ tầng giao thông còn hạn chế, chưa được quy hoạch một cách tổng thể, đặc biệt với cả hai TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tắc đường gây khó khăn cho việc đi lại là điều rất dễ hiểu và có thể giải thích được vị trí đầu tiên của nó. Tại Hà Nội, tồn tại rất nhiều nút giao nhau, đây thực sự là các điểm nóng cho giao thông. Mặc dù rất nhiều dự án nâng cấp và cải tạo các nút giao thông này đã được phê duyệt từ lâu nhưng cho đến nay, tháng 9/2003, vẫn chưa được khởi công vì những khó khăn trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư. Lý do chính khiến làm chậm tiến độ đó là giá đền

bù còn chưa làm người dân hài lòng, và người dân từ chối di chuyển vì họ luôn sợ mất địa điểm làm ăn buôn bán¹.

Sự khác biệt trong nhận định về khó khăn trong việc đi lại hàng ngày giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội là không đáng kể. Tuy nhiên, nhìn chung Hà Nội vẫn có vẻ được đánh giá cao hơn TP. Hồ Chí Minh về phương diện này. Về tắc đường, tỷ lệ người đánh giá có gặp khó khăn ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn so với Hà Nội (giữa 34,6% và 29,9%). Đi lại gây nguy hiểm như tai nạn giao thông... cũng được đánh giá cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh 20,6% so với 14,0% ở Hà Nội. Chúng ta thấy một hiện tượng là tỷ lệ chết do tai nạn giao thông ở Việt Nam, ngay cả trong thành phố tương đối cao khi mà người dân di chuyển bằng xe gắn máy không đội mũ bảo hiểm. Riêng vấn đề môi trường ở Hà Nội được nhận định là khó khăn hơn ở TP. Hồ Chí Minh (2,9% so với 0,2%).

Những ý kiến tích cực và hơi gây bất ngờ này cũng phần nào được giải thích bởi những cố gắng của Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong thời gian vừa qua liên quan đến cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng về cầu đường, nâng cao chất lượng đường xá, phát triển các khu đô thị mới, giải tán các nút cổ chai, phân luồng giao thông để tạo ra sự thông thoáng hơn trong việc đi lại. Một lý do nữa không thể không kể đến là việc phát triển hệ thống xe buýt và lập lại trật tự kỷ cương giao thông đi lại, theo tinh thần Nghị quyết 13 nhằm giải quyết ách tắc giao thông và giảm tai nạn.

Tỷ lệ người dân gặp các khó khăn trong việc đi lại không lớn; số người gặp đồng thời nhiều khó khăn lại còn ít hơn. Chỉ có 1 người ở Hà Nội gặp cùng 6 khó khăn, 6 người gặp 5 khó khăn (4 người ở TP. Hồ Chí Minh và 2 ở Hà Nội) và 16,7% chỉ liên quan đến 1 khó khăn với cả hai thành phố.

Xét theo địa bàn cư trú, các quận trung tâm nhìn chung luôn có tỷ lệ lớn hơn các nơi khác trong việc gặp các khó khăn khi đi lại, đặc biệt là tắc đường và nguy hiểm. Tại TP. Hồ Chí Minh, 42,9% người dân gặp khó khăn liên quan đến việc tắc đường tại các quận trung tâm, trong khi con số này chỉ là 17,6% tại các quận ven đô và 19,4% tại các quận ngoại vi. Trong khi đó, tại Hà Nội, không có sự chênh lệch đáng kể giữa người dân thuộc các quận trung tâm và quận ven đô nhưng khác xa so với vùng ngoại vi (41,6% và 33,7% so với 9,5%). Vấn đề tắc đường được đánh giá tích cực nhất tại các huyện ngoại thành. Nhìn một cách tổng thể, vùng ngoại vi được đánh giá tích cực hơn. Điều này được giải thích bởi mật độ dân số thưa thớt hơn ở ngoại thành. Chúng ta ghi nhận rằng người dân di chuyển ở mỗi vùng, nhưng chủ yếu tại vùng cư trú của họ. Tuy nhiên, một số vấn đề khó khăn trong đi lại lại được đánh giá trầm trọng hơn tại khu vực này, ví dụ như việc không có xe buýt. Việc thiếu xe buýt tại các quận ven đô của TP. Hồ Chí Minh được đánh giá trầm trọng hơn rất nhiều các nơi khác; có vẻ như sự phát triển xe buýt cũng chưa với tới được các quận ven đô mới thành lập. Điều này phản ánh hoàn toàn đúng hiện trạng cung cấp dịch vụ vận tải công cộng hiện nay. Trên thực tế, dù đã được đầu tư và cải thiện trong thời gian qua nhưng hệ thống xe buýt ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh chưa thực sự phổ biến rộng ở các huyện

¹ Trang web của Vietnam News Network (VNN), [http:// www.vnn.vn](http://www.vnn.vn), 09/05/2003

ngoại thành, chỉ mới có một vài tuyến nhưng với tần suất thấp, chủ yếu đi qua các trục đường chính, các trung tâm thị trấn của huyện.

Một khó khăn không được đánh giá quan trọng là chi phí đi lại, với chi 1,6% ở TP. Hồ Chí Minh cũng như ở Hà Nội đưa ra ý kiến. Hãy cùng nhau xem xét chi phí cụ thể (Bảng 2).

Bảng 2: Chi phí cho việc đi lại theo nơi cư trú (%)

Chi phí	TP. Hồ Chí Minh	Hà Nội
Không mất chi phí	30,4	33,2
<i>Phải chi phí, trong đó:</i>		
Nhỏ hơn 50.000 đ	31,2	39,3
Từ 50.000 đ đến 100.000 đ	19,1	16,8
Từ 100.000 đ đến 200.000 đ	12,1	8,4
Từ 200.000 đ đến 500.000 đ	6,1	2,1
Từ 500.000 đ đến 3.000.000 đ	1,1	0,2
Tổng số	100	100

30,4% ở TP. Hồ Chí Minh và 33,2% ở Hà Nội, trả lời không mất chi phí đi lại. Những trường hợp này có lẽ liên quan phần lớn đến những người làm việc tại nhà hoặc gần sát nhà, người cao tuổi ít đi lại, hoặc các em nhỏ do bố mẹ đưa đón đến trường. Tại TP. Hồ Chí Minh, trung bình một người trong số những người này phải chi trả khoảng 105.000 đồng/tháng cho việc đi lại, trong khi đó con số này chỉ là 72.000 đồng ở Hà Nội. Nếu so với mức thu nhập bình quân người/tháng ở khu vực thành thị là 626.000 đồng theo cuộc điều tra mức sống hộ gia đình năm 2002 do Tổng cục Thống kê tiến hành, chi phí đi lại chiếm tỷ lệ không nhỏ trong tổng thu nhập. Với khoảng 57% chi tiêu dành cho ăn uống (cũng theo cuộc điều tra này) ở khu vực thành thị, thì với tỷ lệ là 16,8% của thu nhập dành cho đi lại cũng là một phần đáng kể trong thu nhập của người dân.

Đại bộ phận những người phải chi trả cho việc đi lại chỉ phải bỏ ra ít hơn 100.000 đồng/tháng. Số những người chi trả trên 200.000 đồng chiếm tỷ trọng rất nhỏ; có lẽ liên quan chủ yếu đến nhóm nhỏ người dân sử dụng phương tiện ô tô, hoặc sử dụng xe gắn máy được gọi dưới cái tên Honda ôm².

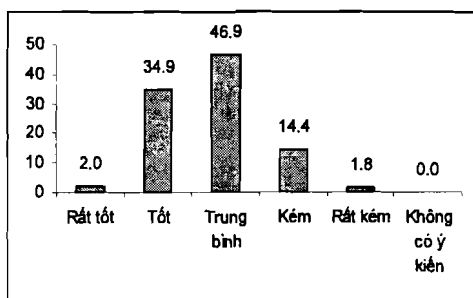
Ý kiến về chất lượng đường xá

Ý kiến nhận xét chung về chất lượng đường xá trên địa bàn các thành phố lớn của những người được phỏng vấn phần nào cũng đã phản ánh thực trạng mạng lưới cơ sở hạ tầng (Bảng 3).

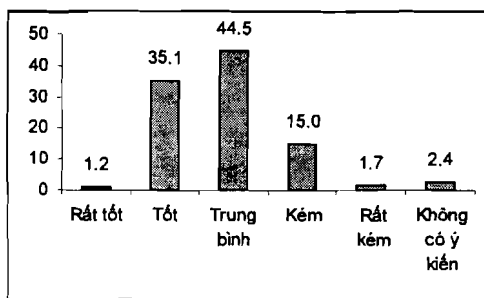
² Từ ôm chỉ hành động quán hoặc ghi mà hành khách có thể làm với người lái xe gắn máy.

Bảng 3: Ý kiến đánh giá về chất lượng đường xá theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Mức độ đánh giá	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Rất tốt	1,0	1,8	6,1	2,0	1,0	1,1	1,8	1,2
Tốt	39,9	28,1	22,3	34,9	35,9	36,6	32,8	35,1
Trung bình	44,1	55,7	48,3	46,9	45,4	40,7	45,5	44,5
Kém	12,8	14,2	20,9	14,4	13,5	17,0	16,2	15,0
Rất kém	2,2	0,2	2,3	1,8	1,0	3,4	1,9	1,7
Không có ý kiến	-	-	-	-	3,3	1,1	1,8	2,4
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100



TP. Hồ Chí Minh



Hà Nội

Sơ đồ 1: Ý kiến đánh giá về chất lượng đường xá theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, lần lượt lên tới 36,9% và 36,3% người dân cho rằng chất lượng đường xá là “tốt” hoặc “rất tốt”, 16,2% và 16,7% cho rằng kém và rất kém. Tỷ lệ nhận định ở mức “trung bình” lần lượt là 46,9% và 44,5%. Trên thực tế, tương đối khó đưa ra nhận xét về chất lượng đường xá, bởi vì mặc dù đường xá chưa thực sự tốt nhưng đã có sự cải thiện trong thời gian vừa qua.

Nhìn chung, không có sự khác biệt đáng kể trong nhận định đánh giá về chất lượng đường xá này giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Như đã nêu ở phần trên, con số này chắc chắn mới được cải thiện trong thời gian vừa qua bởi sự nâng cấp cơ sở hạ tầng của các thành phố lớn. Có thể kể đến một số các khu đô thị mới như: Phú Mỹ Hưng (Quận 7), Bình Phú (Quận 6), Bình Trị Đông (Bình Chánh)... tại TP. Hồ Chí Minh và Trung Hoà - Nhân Chính, Linh Đàm, Định Công... tại Hà Nội. Các công trình cầu đường như Đại lộ Nam Sài Gòn, đường Lê Thánh Tông nối dài, cầu Nguyễn Tri

Phuong... tại TP. Hồ Chí Minh, cầu vượt Chương Dương, cầu Thanh Trì, cầu vượt Ngã Tư Vọng, đường Láng Hoà Lạc tại Hà Nội.

Các ý kiến cho rằng chất lượng đường xá hiện nay là “tốt” hoặc “rất tốt” tập trung chủ yếu tại các quận trung tâm ở TP. Hồ Chí Minh (chiếm 40,9%), trong khi số ý kiến cùng loại ở các quận ven đô và ngoại thành chỉ lần lượt là 29,9% và 28,4%. Trong khi đó, tại Hà Nội sự khác biệt này là không đáng kể. Nhìn chung, chất lượng mạng lưới đường giữa hai khu vực nội thành và ngoại thành vẫn còn sự chênh lệch khá lớn, do các quận nội thành được đầu tư về cơ sở hạ tầng tốt hơn các huyện ngoại thành; cần lưu ý rằng vấn đề đặt ra liên quan đến khía cạnh chung, nhưng chắc chắn người dân trả lời chủ yếu về chất lượng đường xá tại nơi sinh sống của mình.

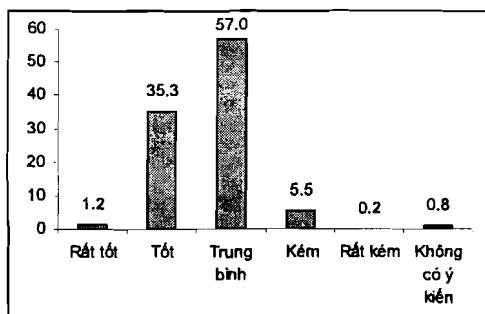
Hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông

Một trong những nhân tố quan trọng góp phần gìn giữ trật tự an toàn giao thông trên đường phố chính là lực lượng cảnh sát giao thông. Như phần tổng quan đã nêu, lực lượng cảnh sát giao thông hiện nay vừa thiếu về số lượng, đồng thời cũng chưa được trang bị đầy đủ phương tiện, thiết bị cần thiết để đảm đương tốt công việc của mình. Sự ra đời của Nghị quyết số 13 liên quan đến các giải pháp kiềm chế gia tăng, tiến tới giảm dần tai nạn và ùn tắc giao thông, đã ảnh hưởng khá nhiều đến hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông trong thời gian vừa qua. Chính sách này đã tác động mạnh mẽ và trực tiếp đến việc lập lại trật tự kỷ cương trong việc chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Lực lượng cảnh sát hoạt động một cách tích cực hơn, thông qua việc tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm theo đúng pháp luật quy định những trường hợp vi phạm luật giao thông. Hãy thử nhìn nhận sự đánh giá của người dân về mặt hoạt động này. Kết quả phân tích từ Bảng 4 cho thấy:

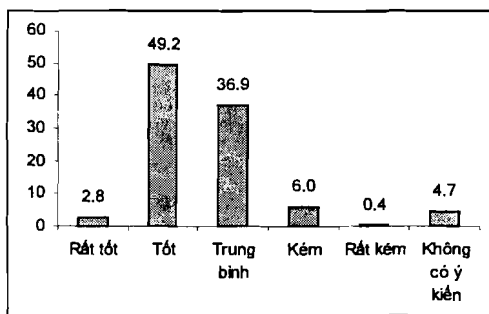
Chúng ta thu được nhận định khá tích cực của người dân về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông. Lần lượt tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội lên tới 36,5% và 50,0% cho rằng là “tốt” hoặc “rất tốt”. Ngược lại, tỷ lệ cho rằng “kém” hoặc “rất kém” chỉ lần lượt là 5,7% và 6,4%. Điều này được giải thích trước tiên bởi ảnh hưởng của chính sách mới ban hành, như một người dân đã nói “*Nếu như rất nhiều các nghị quyết trước đây được triển khai mang tính phong trào, chỉ rõ lên một thời gian, sau đó mọi việc lại đầu vào đấy, thì Nghị quyết 13 của Thủ tướng Chính phủ lại tỏ rõ tính ổn định và hiệu quả lâu dài của nó*” (Nam giới, 40 tuổi, cư trú tại Quận Đống Đa, Hà Nội).

Bảng 4: Ý kiến đánh giá về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông theo nơi cư trú (%)

Mức độ đánh giá	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Rất tốt	1,2	0,8	1,4	1,2	2,7	2,3	3,4	2,8
Tốt	41,3	28,1	19,2	35,3	51,1	52,5	44,3	49,2
Trung bình	52,0	66,2	67,1	57,0	37,0	33,9	38,5	36,9
Kém	4,5	4,6	10,4	5,5	4,7	9,4	6,1	6,0
Rất kém	0,2	-	0,5	0,2	0,5	0,2	0,3	0,4
Không có ý kiến	0,8	0,3	1,3	0,8	4,1	1,6	7,4	4,7
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100



TP. Hồ Chí Minh



Hà Nội

Sơ đồ 2: Ý kiến đánh giá về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông theo nơi cư trú (%)

Trên thực tế, hiện nay nhiều tụ điểm vi phạm trật tự đô thị cơ bản được giải quyết, một số tuyến phố đã thông thoáng hơn. Tuy nhiên, do lưu lượng phương tiện tham gia giao thông đông nên tình trạng ùn tắc vẫn xảy ra tại nhiều tuyến phố ở các thành phố lớn, và hoạt động của lực lượng cảnh sát trên thực tế cũng chưa với tới hết được các địa bàn.

Các nhận định tích cực về hoạt động của cảnh sát giao thông liên quan chủ yếu đến khu vực nội thành. Số ý kiến cho rằng hoạt động của lực lượng này kém hiệu quả tập trung chủ yếu ở khu vực ngoại thành. Trên thực tế, lực lượng cảnh sát giao thông hiện nay đa số được bố trí trong khu vực nội thành, nơi có nhiều điểm nút giao thông và lưu lượng xe rất dày đặc, trong khi ở ngoại thành do địa bàn rộng nên lực lượng này tương đối phân tán.

Đi vào chi tiết, mỗi người được phỏng vấn có thể nêu nhiều lý do cho việc đánh giá của mình. Tuy nhiên, trên thực tế, họ thường chỉ nêu lên một lý do mà họ cho rằng là quan trọng nhất đã dẫn đến mức độ đánh giá trên (Bảng 5).

Ý kiến đánh giá về hoạt động cảnh sát giao thông

Số lượng cảnh sát

- 00 Không trả lời, không có ý kiến, không biết, ít ra đường, không am hiểu tình hình, không quan tâm, không để ý, không ra đường, tôi nghe nói đến vấn đề này một cách gián tiếp
- 01 Số lượng cảnh sát đủ để làm việc
- 02 Cảnh sát thường xuyên có mặt ở ngã tư cũng như các nơi khác
- 03 Thiếu cảnh sát giao thông ở các ngã tư, cũng như vào giờ cao điểm
- 04 Không có cảnh sát giao thông ở một số nơi, cảnh sát không đến khi xảy ra tai nạn, không bao giờ thấy cảnh sát, cảnh sát không đảm bảo giờ làm việc, cảnh sát làm việc tùy tiện, khi cần thì không thấy cảnh sát đâu, cảnh sát chỉ tập trung ở các ngã tư lớn mà ít khi thấy có mặt ở các nơi nhỏ.

Hiệu quả làm việc

- 11 CS giải quyết kịp thời các vụ tắc đường, giảm số lượng xe máy
- 12 Cảnh sát xử lý tốt các tai nạn
- 13 Cảnh sát tốt với dân, giúp đỡ người qua đường
- 14 Cảnh sát làm việc tốt, nhiệt tình, làm việc nhiều hơn, can thiệp nhanh chóng, xử lý nghiêm khắc, giải quyết các vấn đề trên đường, giải toả được các điểm bán hàng rong, xử phạt nghiêm minh những người vi phạm, không nhận hối lộ, dẹp các vụ gây rối, giúp mọi người hiểu luật giao thông, cảnh sát làm việc vất vả vì người dân chưa hiểu luật, khi cảnh sát có mặt người dân chạy xe đúng luật, ít lạng lách
- 15 CSGT nhắc nhở mọi người tuân thủ luật giao thông
- 16 Không giải quyết nạn tắc đường, hướng dẫn giao thông còn chưa tốt, không thấy CSGT khi tắc đường, một số người vẫn tiếp tục bán hàng trên phố
- 17 Vẫn để một số người vi phạm luật giao thông không bị xử lý/phạt
- 18 Xử phạt chưa công bằng, có chấp, cửa quyền/độc đoán, bắt nạt người già, đánh người bán hàng rong
- 19 Cảnh sát làm việc chưa tốt, không nhiệt tình, thiếu văn hoá, không hiểu biết luật giao thông, không tạo điều kiện cho dân đạt được bằng và học luật giao thông, tuyên truyền về luật còn kém, nhiều chỗ trên đường biển báo còn chưa rõ ràng
- 20 Một số cảnh sát biến chất (nhận hối lộ...), không đưa biên lai cho người bị xử phạt.

Bảng 5: Phân bố các lý do cơ bản giải thích cho việc đánh giá của người dân về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông theo mức độ đánh giá và nơi cư trú (%)

Các lý do	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Tốt/ rất tốt	Trung bình	Kém/ rất kém	Chung	Tốt/ rất tốt	Trung bình	Kém/ rất kém	Chung
Nhiệt tình	67,8	53,6	22	66,3	82,4	55,9	50	80,7
Giải quyết kịp thời tắc đường	14,4	17,1	12	14,7	8,8	19,0		9,5
Cảnh sát thường xuyên có mặt	8,6	9,7	22	8,7	3,7			3,5
Số lượng cảnh sát đủ	3,7	12,2	22	4,7	0,9	16,7	50	1,9
Nhắc nhở thi hành luật giao thông	3,3	4,9	22	3,7	1,6	8,3		1,9
Tốt với dân	1,5			1,3	0,7			0,8
Xử lý tốt tai nạn	0,7	2,4		0,7	1,9			1,7
Lý do tích cực	100	100	100	100	100	100	100	100
Cảnh sát vắng mặt	27,0	47,4	29,0	41,6	13,5	22,5	10,7	20
Không công bằng	10,8	14,6	22,7	16,3	9,6	11,2	20,0	12,4
Thiếu cảnh sát vào giờ cao điểm	27,0	14,1	4,1	12,9	11,5	5,6	7,2	6,3
Không giải quyết tắc đường	16,2	9,4	6,2	9,0	21,1	14,9	12,1	14,9
Biến chất, nhận hối lộ		2,3	31,1	9,0	28,8	24,3	29,2	25,3
Không xử lý vi phạm giao thông	10,8	7,0	6,9	7,3	3,8	5,4	2,9	4,8
Làm việc chưa tốt	8,1	5,2		3,9	11,5	16,1	17,9	16,2
Lý do tiêu cực	100	100	100	100	100	100	100	100

Các nhận định tích cực của người dân liên quan đến các lý do đầu tiên theo thứ tự quan trọng của nó, nhiệt tình, giải quyết kịp thời tắc đường và cảnh sát kịp thời có mặt.

Trong số 3 lý do này, yếu tố thái độ tác phong liên quan đến sự nhiệt tình của lực lượng cảnh sát giao thông, được đánh giá khá cao, đặc biệt ở Hà Nội: 66,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 80,7% ở Hà Nội. Tiếp theo là những lý do về giải quyết kịp thời tắc đường và sự hiện diện thường xuyên của cảnh sát, lần lượt là 14,7% và 8,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 9,5% và 3,5% ở Hà Nội. Điều này có vẻ mâu thuẫn với tỷ trọng lớn tương ứng 12,9% ở TP. Hồ Chí Minh và 6,3% ở Hà Nội cho rằng thiếu cảnh sát vào giờ cao điểm.

Các nhận định tiêu cực khác nhau chút ít giữa hai thành phố. Tại TP. Hồ Chí Minh, các lý do liên quan đến vắng mặt của cảnh sát (không đảm bảo về mặt số lượng), không công bằng và thiếu cảnh sát vào giờ cao điểm; ở Hà Nội, các lý do chủ yếu liên quan tới vắng mặt của cảnh sát, nhận hối lộ và giải quyết kém hiệu quả khi tắc đường.

Việc nhận hối lộ, biến chất của công an cảnh sát được nhận định trầm trọng hơn ở địa bàn Hà Nội (25,3%) so với TP. Hồ Chí Minh (9,0%). Tỷ lệ cho rằng việc nhận hối lộ tương đối cao là 31,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 29,2% ở Hà Nội. Sau đây là một vài tâm sự của người được phỏng vấn về vấn đề này:

"Có lúc em chứng kiến tiêu cực khi cảnh sát giao thông đang làm việc" (Thanh niên, 15 tuổi, quận Ba Đình, Hà Nội).

"Vẫn còn nhiều tiêu cực, anh đã từng trải qua rồi" (Nam giới, 40 tuổi, quận Hai Bà Trưng, Hà Nội).

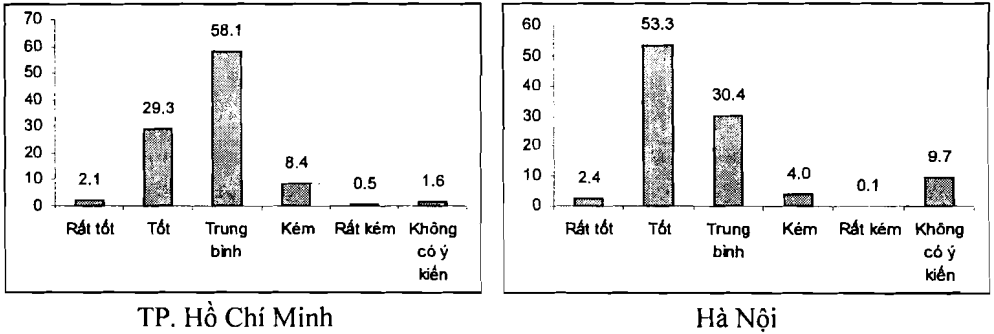
"Vẫn còn tiêu cực với dân, làm việc phải có bồi dưỡng" (Nữ giới, 28 tuổi, huyện Thanh Trì, Hà Nội).

Cùng với việc triển khai Nghị quyết 13, lãnh đạo ngành công an còn lập đội đặc nhiệm để xử lý vi phạm và thi hành những biện pháp hết sức nghiêm khắc, kiên quyết, nếu phát hiện người nào nhận hối lộ của lái xe dù chỉ 5.000 đồng cũng bị sa thải³. Nếu như có một số người phỏng vấn nói rằng: *Công an thường chỉ đứng nấp, rình người dân sai phạm để phạt, chứ chưa có tinh thần nhắc nhở* (Nữ giới, 35 tuổi, quận Thanh Xuân, Hà Nội), thì từ khi thực hiện nghị quyết, cảnh sát giao thông đều chốt một cách công khai ở ngã ba, ngã tư và không còn tình trạng rình rập.

Ý kiến về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng

Các dịch vụ vận tải công cộng tại các đô thị lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh là rất quan trọng và cần thiết, nhằm làm giảm áp lực sử dụng phương tiện cá nhân, tránh gây ùn tắc và hạn chế tai nạn giao thông. Phương tiện giao thông công cộng hiện nay là xe buýt. Tuy nhiên, như đã đề cập ở trên, giao thông công cộng vẫn chỉ mới đáp ứng được tỷ lệ nhỏ nhu cầu đi lại của người dân (5% ở TP. Hồ Chí Minh và 9% ở Hà Nội).

³ Nguồn: www.vnn.vn: 22/07/2003.



Sơ đồ 3: Ý kiến đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải công cộng phân theo nơi cư trú (%)

Khi được hỏi ý kiến về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, nhiều người được phỏng vấn cho rằng chất lượng chỉ ở mức trung bình (58,1% ở TP. Hồ Chí Minh và 30,4% ở Hà Nội). Tuy nhiên, một ghi nhận cũng khá lạc quan là có đến 31,4% ở TP. Hồ Chí Minh và 55,7% số ý kiến ở Hà Nội đánh giá hoạt động vận tải công cộng hiện nay là “tốt” hoặc “rất tốt”. Chỉ có lần lượt 8,9% và 4,1% nhận định là “kém” hoặc “rất kém”. Đây thực sự là một nhận định khá tích cực, và Hà Nội dường như được đánh giá cao hơn. Tại Hà Nội, cho đến hiện nay, dịch vụ vận tải công cộng chỉ là xe buýt do công ty vận tải và dịch vụ công cộng Hà Nội độc quyền. Quy định mới từ tháng 9/2003 của UBND thành phố Hà Nội đã cho phép các doanh nghiệp vận tải tư nhân tham gia kinh doanh xe buýt thay vì chỉ một doanh nghiệp nhà nước độc quyền như trước đây. Các đơn vị này phải tuân theo những quy định bắt buộc như giá vé, biểu đồ chạy xe... Thành phố sẽ tổ chức đấu thầu các tuyến xe buýt cho doanh nghiệp tham gia. Với chính sách này, hy vọng sẽ làm tăng chất lượng phục vụ của xe buýt thủ đô và tăng việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng của người dân. Tuy nhiên, cũng cần phải lưu ý rằng việc bù lỗ cho giao thông công cộng gần như một thông lệ quốc tế. Việc mở cửa thị trường này, sẽ không đặt ra vấn đề nào đối với những tuyến có lãi, nhưng sẽ khó khăn hơn với những tuyến ít người đi lại hoặc đi theo những hành trình không thuận lợi.

Trên thực tế, việc cải tiến và phát triển hệ thống xe buýt trong thời gian gần đây đã tác động làm những nhận định tích cực của người dân và xoá đi phần lớn những suy nghĩ rất tiêu cực của họ về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, mà nó tồn tại trong suy nghĩ của họ từ khá lâu, cụ thể như: xe bẩn và xấu, trộm cắp, chơi cờ bạc bịp, không có giờ giấc, người lái xe và người bán vé xe có thái độ hách dịch... và suy nghĩ xe buýt chỉ là phương tiện dành cho những người nghèo, học sinh, sinh viên và những người buôn bán nhỏ.

Ý kiến đánh giá về hoạt động vận tải công cộng

00 Không trả lời, không biết, không sử dụng

Về phương tiện

01 Đủ xe, đáp ứng được nhu cầu đi lại, nhiều xe buýt

02 Chất lượng tốt, xe mới, tiện nghi, nhiều tuyến mới, an toàn, tránh được bụi

03 Chất lượng không đảm bảo

04 Xe quá to đi lại trên đường nhỏ và đông, không có xe nhỏ đi vào đường nhỏ

Về chất lượng dịch vụ

11 Đảm bảo giờ giấc, có xe đều đặn

12 Giờ giấc không đảm bảo, xe lúc có lúc không, chờ đợi mất thời gian

13 Xe quá chật chội, quá đông người, quá tải vào giờ cao điểm, không được ngồi, thiếu chỗ ngồi, chất quá nhiều hàng hóa

14 Phục vụ không tốt, thái độ không tốt đối với khách, đôi khi không đưa vé cho khách, chất lượng phục vụ thay đổi theo tuyến, xe bỏ bến, lái xe ẩu, đôi khi gây tai nạn

15 Tuyến đường không thuận tiện, chỉ tập trung ở trung tâm, ít xe ra ngoại thành, không có xe buýt vào lúc đêm muộn, không có xe ở một số tuyến, bến xe xa nhà không thuận tiện lắm

16 Phục vụ tận tình, ưu tiên người già và trẻ em, xe buýt tốt hơn taxi

Về giá cả

21 Giá rẻ, giá hợp lý, rẻ hơn đi xe máy, rẻ hơn xe ôm, rẻ hơn taxi, có ưu đãi đối với học sinh và sinh viên

22 Giá cao, bất hợp lý, giá đôi khi cao hơn quy định

Bảng 7: Đánh giá cụ thể hoạt động vận tải công cộng phân theo nơi cư trú (%)

Các lý do	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Chất lượng tiện nghi tốt	47,5	37,5	47,8	46,0	36,3	45,3	43,7	40,1
Giá rẻ	36,7	32,5	18,3	33,8	16,2	10,5	35,4	20,6
Đủ xe, đáp ứng nhu cầu	10,9	26,3	14,7	13,8	10,3	12,7	5,4	9,3
Đảm bảo giờ	4,8	3,7	10,5	5,3	37,2	31,6	15,5	29,9
Phục vụ tận tình	0,2		8,6	1,1				
Lý do tích cực	100	100	100	100	100	100	100	100
Chất lượng không đảm bảo	39,3	43,3	46,5	40,9	8,0	6,2	9,5	8,1
Không đủ các tuyến	19,9	6,7	19,6	18,9	17,2	15,8	12,1	15,3
Phục vụ không tốt	12,2	34,8	17,3	14,8	20,4	14,7	20,9	19,3
Không đảm bảo giờ	12,7	4,5	5,5	10,5	15,4	15,8	9,5	13,3
Xe quá to đi vào đường quá nhỏ	9,4	6,7	4,8	8,2	14,1	7,9	22,6	15,8
Xe chật chội, quá tải	6,6	4,5	6,3	6,4	23,3	34,9	23,3	26,0
Giá cao, bán không đúng quy định					1,1	4,6	2,2	2,1
Lý do tiêu cực	100	100	100	100	100	100	100	100

Trong số những người được phỏng vấn, 51,7% ở TP. Hồ Chí Minh và 18,9% ở Hà Nội đã không trả lời về lý do về sự nhận định tích cực và tiêu cực của mình. Số còn lại đã nêu các lý do đi đến những đánh giá theo các mức độ khác nhau trên, bao gồm các ý kiến về số lượng phương tiện, chất lượng phục vụ, giá cả...

Các ghi nhận sự tích cực liên quan đến các lý do cụ thể về số lượng xe (đủ, đáp ứng nhu cầu), chất lượng xe (tiện nghi tốt, sạch sẽ), chất lượng phục vụ (đảm bảo giờ giấc, phục vụ nhiệt tình) và giá rẻ. Trong đó, chiếm tỷ lệ cao nhất là chất lượng, tiện nghi của phương tiện xe buýt (lần lượt là 45,9% và 40,1%), kể đến là giá cả thích hợp đối với người sử dụng (lần lượt là 33,8% ở TP. Hồ Chí Minh và 20,6% ở Hà Nội) và đánh giá tốt về giờ giấc, thái độ phục vụ (Bảng 7). Nhận định này được minh chứng bởi chiến lược phát triển mở rộng hệ thống xe buýt từ đầu năm 2002, chủ yếu tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, thông qua việc tung ra thị trường một số lượng lớn xe mới với chất lượng tốt, có điều hoà không khí: tại TP. Hồ Chí Minh, toàn bộ xe buýt cũ

được thay thế bằng xe buýt mới, có máy lạnh và công suất lớn⁴; tại Hà Nội, khoảng 500 xe đã được bổ sung⁵.

Sự cung ứng dịch vụ này cho các huyện ngoại thành dường như hạn chế hơn các quận nội thành, do tiềm lực còn eo hẹp nên hệ thống dịch vụ chưa thể cùng lúc đáp ứng đầy đủ mọi địa bàn. Các huyện ngoại thành cũng là nơi có tỷ lệ người đánh giá sự bảo đảm giờ giấc của xe buýt là thấp nhất (15,5% so với 37,2% ở các quận trung tâm và 31,6% ở các quận ven đô) ở Hà Nội. Đây là điều đáng phải quan tâm vì một trong những lý do quan trọng hấp dẫn người sử dụng xe buýt là hoạt động phải đúng giờ, nhân viên phục vụ phải có thái độ hoà nhã, tận tình. Điều này hoàn toàn có thể lý giải bởi các tuyến xe buýt ra ngoại thành thường khá dài nên rất khó đảm bảo được giờ giấc do ảnh hưởng của tắc đường. Ngược lại, ở TP. Hồ Chí Minh, xe buýt ở vùng ngoại vi huyện ngoại thành được đánh giá cao hơn trong việc đảm bảo giờ giấc so với các địa bàn khác.

Nhằm thay đổi hình ảnh của xe buýt và nâng cao chất lượng phục vụ, công tác quản lý nhân viên lái xe và bán vé xe trong thời gian vừa qua cũng có nhiều thay đổi. Việc xoá bỏ hình thức khoán doanh thu đối với lái xe đã làm giảm tính căng thẳng của việc thu gom khách bằng mọi cách để tăng thu nhập. Ngoài ra, tạo thu nhập hợp lý cho những lao động ở khối vận tải hành khách công cộng thông qua chế độ tiền lương, thưởng, làm thêm giờ, thêm ca. Ngoài tiền lương cơ bản, còn tiền lương khoán chất lượng phục vụ với người lái xe và người bán vé xe. Để giám sát hoạt động và có sự đánh giá hợp lý, công ty có một đội ngũ nhân viên kiểm tra thường xuyên để đánh giá về chất lượng phục vụ và giữ gìn xe, từ đó xếp loại thưởng cho các lái xe và người bán vé. Đây là một trong những nguyên nhân tạo nên những ấn tượng tốt với hành khách, đặc biệt trong thời gian qua.

Về giá cả, năm 2004, 2.500 đồng là giá đồng hạng ở Hà Nội, người dân có thể sử dụng để đi trên một tuyến đường bất kỳ, không phân biệt khoảng cách. Ví dụ, với khoảng cách quãng chừng 40 km từ trung tâm Hà Nội đi sân bay Nội Bài cũng chỉ phải chi trả số tiền này, và cũng như từ trung tâm TP. Hồ Chí Minh đi Củ Chi dài hơn 30 km cũng chỉ chi trả 2.000 đồng. Với chi phí này, chỉ đi được khoảng 2,5 km bằng phương tiện xe ôm. Ngoài ra, nếu sử dụng vé tháng chỉ còn 30.000 đồng/tháng/tuyến. Trong khi đó, xe ôm từ xưa đến nay vẫn được coi là một dịch vụ vận tải rẻ tiền nhất.

Tại TP. Hồ Chí Minh, đối với các ý kiến ghi nhận các mặt chưa được trong hoạt động vận tải công cộng, chiếm tỷ lệ cao nhất (40,9%) là “chất lượng xe buýt không đảm bảo” an toàn khi lưu thông (quá nhiều rủi ro). Các ý kiến tiêu cực này đến từ người dân ở vùng ngoại vi so với các quận trung tâm và quận ven đô là cao nhất (46,5%). Các vụ tai nạn gần đây do một số xe buýt gây ra vì lý do không đảm bảo kỹ thuật, xe cũ vẫn tiếp tục lưu hành... làm chết người, thiệt hại tài sản là minh chứng rõ nhất để người được phỏng vấn nêu lên vấn đề này. Kế đến là “không đủ các tuyến”, với 18,9% và cũng tập trung nhiều ở vùng ngoại vi với 19,6%. Trên thực tế, chúng ta

⁴ Báo Lao động, ngày 02/12/2003.

⁵ Công ty dịch vụ và vận tải hành khách công cộng Hà Nội.

chưa thực sự đủ lực để phát triển số lượng xe buýt nhằm đáp ứng toàn bộ nhu cầu người dân, nên vẫn còn rất nhiều tuyến chúng ta chưa khai thác được.

Phục vụ không tốt (14,8%), không đảm bảo giờ giấc (10,5%) và xe chật chội, quá tải (6,4%) cũng là những nỗi cộm đối với người dân TP. Hồ Chí Minh. Xe buýt hiện nay to quá khổ so với chiều rộng của mặt đường hiện hữu cũng là một vấn đề được nhắc nhở (8,2%). Hiện nay, số lượng xe buýt trên 50 chỗ ngồi chiếm tỷ lệ khá lớn, di chuyển trong khu vực nội thành rất khó khăn, ảnh hưởng đến thời gian hoạt động của các chuyến nhất là trong giờ cao điểm.

Về mặt giờ giấc, có giờ quy định cho việc xuất phát của các xe, tuy nhiên do tắc đường đôi lúc vẫn xảy ra, nên vẫn còn hiện tượng xe buýt đến các bến chưa đúng giờ. Thay đổi tuy từng tuyến, nhưng thông thường cứ khoảng 15 phút có 1 chuyến, nên ngay cả trong trường hợp tắc đường, các xe vẫn có thường xuyên, và hành khách không có cảm giác phải chờ lâu. Với các giờ cao điểm, số lượng xe được tăng cường gần như gấp đôi.

Tầm quan trọng của các lý do này tại Hà Nội có sự thay đổi. Xe chật chội quá tải lại được đặt lên hàng đầu với 26,0% người nhận định, và đặc biệt trầm trọng tại các quận ven đô (34,9%). Ngoài việc chất lượng không đảm bảo, các lý do tiêu cực còn lại đều được nhận định trầm trọng hơn ở Hà Nội so với TP. Hồ Chí Minh. Sau một thời gian vắng khách, xe buýt hiện đang rơi vào tình trạng quá tải trên nhiều tuyến. Mặc dù, số lượng xe buýt được đưa ra thị trường trong thời gian qua là khá lớn, nhưng số lượng khách lại tăng hơn nhiều, nên quá tải cũng là điều dễ hiểu. Ngoài ra, song song với hệ thống xe mới, xe cũ không còn đảm bảo chất lượng vẫn lưu hành trên đường, với chất lượng rất hạn chế, không đảm bảo an toàn giao thông. Và với hệ thống xe cũ này, lái xe vẫn còn bị quản lý thông qua sổ tiền khoán phải nộp hàng ngày, nên họ thường rất căng thẳng cho việc buộc phải đảm bảo doanh thu tối thiểu. Cuối cùng, một nguyên nhân do lịch sử để lại liên quan đến thái độ phục vụ không tốt của lái xe và người bán vé xe. Trước đây, đại bộ phận khách hàng của xe buýt là những người đi bán hàng rong, buôn chuyến, thường hàng hoá cồng kềnh, nếu chuyên chở bằng các phương tiện khác sẽ đắt hơn rất nhiều nên các lái xe tự cho mình quyền mắng và quát hành khách.

Các giải pháp nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng

Khi được hỏi “*Theo Ông/Bà, làm thế nào để phát triển hoạt động vận tải công cộng để thu hút nhiều người tham gia?*”, trong tổng số 5.753 người trên 13 tuổi có mặt ở nhà, có 21,4% ở TP. Hồ Chí Minh và 15,4% ở Hà Nội không trả lời hoặc không có ý kiến. Số còn lại đã đưa ra nhiều biện pháp khác nhau nhằm chấn chỉnh và tăng cường chất lượng hoạt động vận tải công cộng. Có thể phân loại các ý kiến này thành những nhóm chính như sau (Bảng 8):

Bảng 8: Các ý kiến cơ bản đóng góp nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng phân theo nơi cư trú và địa bàn điều tra (%)

Các giải pháp	Thành phố Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung	Các quận trung tâm	Các quận ven đô	Huyện	Chung
Mở rộng hệ thống giao thông công cộng	65,7	88,5	62,1	68,3	69,1	66,1	74,6	70,2
Thêm tuyến, thêm chuyên	41,4	31,6	37,6	39,3	59,6	56,5	66,4	61,1
Tăng tuyến ra ngoại thành	24,1	56,9	24,5	28,9	5,7	8,1	8,0	6,9
Quy hoạch điếm đỗ gần dân					1,2			0,6
Đa dạng các phương tiện giao thông công cộng	0,2			0,1	2,6	1,5	0,2	1,6
Cải thiện cơ sở hạ tầng	19,2	5,5	22,6	17,9	17,2	14,8	15,3	16,1
Nâng cấp đường	19,2	5,5	22,6	17,9	17,2	14,8	15,3	16,1
Chất lượng	6,1	3,2	8,0	6,0	6,6	8,9	8,0	6,9
Tăng chất lượng phục vụ	6,1	3,2	8,0	6,0	6,6	8,9	8,0	6,9
Thông tin	4,1	1,6	0,9	3,2	2,7	2,0	1,8	2,2
Cung cấp thông tin	2,1	1,6	0,6	1,8	2,2	1,8	1,6	1,9
Giáo dục nhân dân tôn trọng luật giao thông	1,5		0,3	1,1	0,2		0,2	0,1
Thống nhất chính sách giao thông	0,5			0,3	0,3	0,2		0,2
Giá cả	2,5		5,2	2,7	2,9	7,6	2,9	3,8
Trợ giá cho phương tiện công cộng	2,5		5,2	2,7	2,9	7,6	2,9	3,8
Khác	2,1	1,2	1,2	1,8	1,5	0,5	0,5	1,1
Không nên phát triển xe buýt	0,7	1,2	0,9	0,8	0,1			0,1
Hạn chế xe máy	1,4		0,3	1,0	1,4	0,5	0,5	1,0
Tổng số	100	100	100	100	100	100	100	100

Trong số những người đưa ra ý kiến, 68,3% ở TP. Hồ Chí Minh và 70,2% ở Hà Nội mong muốn mở rộng hệ thống giao thông công cộng, đặc biệt là các quận ven đô ở TP. Hồ Chí Minh và vùng ngoại vi của Hà Nội. Họ đưa ra những ý kiến cụ thể.

Tăng thêm số lượng xe, mở thêm nhiều tuyến, và khoảng cách giữa các chuyến gần nhau hơn là mong mỏi của đại bộ phận người dân, đặc biệt ở Hà Nội (39,3% ở TP.

Hồ Chí Minh và 61,1% ở Hà Nội), như vậy có thể giảm sự chờ đợi của người dân cũng như giảm tải cho các xe buýt. Kế tiếp là tăng cường thêm các tuyến ra ngoại thành, đặc biệt ở TP. Hồ Chí Minh. Trên thực tế, hiện nay đã tồn tại các tuyến ra ngoại thành tại hai thành phố lớn này, nhưng tần suất còn thấp và thường chỉ đi qua các trục đường chính của thị trấn, dẫn đến cảnh chờ đợi, làm nản lòng người sử dụng phương tiện này. Hiện nay, các tuyến xe buýt chủ yếu phân bố theo dạng hướng tâm, xuyên trung tâm, thiếu các tuyến nhánh làm chức năng vận chuyển tập trung và tiếp chuyển hành khách từ các điểm tập trung dân cư đến các điểm xe buýt chính, thiếu các tuyến nối liền khu vực dân cư có nhu cầu đi lại thường xuyên, nhất là tại các quận ven đô và huyện ngoại thành.

Quy hoạch các điểm đỗ gần dân và đa dạng hoá các phương tiện giao thông công cộng cũng liên quan đến 0,6% người dân Hà Nội. Thông thường, muốn sử dụng xe buýt phải đi bộ khoảng cách khá dài từ nhà hoặc cơ quan đến bến xe. Vĩa hè nhỏ và bị tắc nghẽn, bụi bặm, hay nhiều vũng nước đã phần nào hạn chế số lượng người sử dụng phương tiện này. Có trường hợp sử dụng xe buýt, nhưng phải chi trả tiền xe ôm từ nhà đến bến, làm chi phí tăng và phức tạp trong tiếp cận dịch vụ.⁴Hơn nữa, tỷ lệ người dân ở trong các ngõ ngách nhỏ là rất lớn. Đa dạng hoá các phương tiện như xe điện, tàu điện ngầm là biện pháp để giải toả ách tắc giao thông. Hiện nay chính phủ Pháp đang có dự án hỗ trợ xây dựng lại hệ thống tàu điện ở Hà Nội. Đây là một giải pháp tốt, xe điện cùng với sự phát triển của hệ thống xe buýt, sẽ phát triển phương tiện công cộng ở Hà Nội. Xe điện là loại hình vận tải hành khách công cộng có sức chứa lớn, hỗ trợ cho xe buýt, góp phần khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường và ùn tắc giao thông tại thủ đô. Các dự án xây dựng tàu điện ngầm tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội cũng đang dần được triển khai. Cũng không loại bỏ hình thức tàu điện treo trên không như ở Băng Cốc (*Skytrain*) bởi cách này chắc chắn có thể giải quyết vấn đề được đặt ra là giếng nước của nhiều gia đình nằm ngay dưới lòng đất tại cả hai thành phố.

Tiếp theo nhóm nhân tố số lượng, là việc cải thiện cơ sở hạ tầng, với mong mỏi của 17,9% người dân TP. Hồ Chí Minh và 16,1% người dân thủ đô Hà Nội. Nâng cấp đường cũng sẽ góp phần đáp ứng thuận tiện hơn cho việc phát triển hệ thống xe buýt bởi chính nó làm tắc nghẽn giao thông. Song song với việc nâng cấp đường, người dân cũng quan tâm đến việc để đường riêng cho xe buýt, hạn chế tình trạng tắc đường của xe buýt và tăng cường những yếu tố tích cực của xe buýt. Cải thiện cơ sở hạ tầng được nhận định cần chú trọng hơn tại các quận trung tâm của cả hai thành phố. Từ tháng 9 năm 2003, Hà Nội sẽ chuẩn bị tiến hành thí điểm lập tuyến phố riêng cho xe buýt, tuyến phố dành riêng cho người đi bộ, được nối từ Nhà hát lớn đến phố Hàng Bài, và cấm xe máy theo giờ tại một số tuyến phố ở khu trung tâm.

Chất lượng phục vụ cũng cần phải có sự hoàn thiện với ý nguyện của 6% người dân TP. Hồ Chí Minh và 6,9% ở Hà Nội. Để có thể có chất lượng phục vụ tốt và bền vững, lâu dài, bên cạnh việc giáo dục ý thức cho người lái xe và bán vé xe, cần tăng cường các biện pháp quản lý hộ một cách hiệu quả.

Lần lượt 2,7% và 3,8% tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội mong được trợ giá cho các hoạt động phương tiện công cộng. Với giá xe buýt như hiện nay, mức trợ giá vẫn

còn ở mức cao, và dễ thu hút người dân, tạo thói quen mới trong việc đi lại, việc trợ giá là điều cần thiết. Tuy nhiên cũng cần cân đối với khả năng tài chính của Nhà nước trong vấn đề này, và về lâu dài, cần đảm bảo thu đủ bù chi. Và đặc biệt khi đã cho phép các doanh nghiệp vận tải tham gia vào thị trường này, sự trợ giúp của Nhà nước sẽ không thể ở mức độ như hiện nay, song tuy nhiên sẽ không thể xóa bỏ được sự trợ giúp này.

Tương ứng 3,2% và 2,2% ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội nhấn mạnh đến vai trò quan trọng của truyền thông. Thông tin là một yếu tố rất quan trọng quyết định sự thành công trong việc cải thiện hệ thống giao thông công cộng, nhằm thay đổi thói quen của người dân trong việc đi lại. Mặc dù, tỷ lệ người dân cho rằng đây là một giải pháp cần tác động không cao, nhưng đây thực sự là giải pháp quan trọng. Có hai vấn đề cần được đề cập khi bàn về thông tin, đó là nội dung và hình thức. Cần thể hiện được tính tích cực và lợi ích của việc sử dụng các phương tiện giao thông công cộng, cũng như các luật lệ giao thông, và áp dụng các phương pháp tuyên truyền tạo sự hấp dẫn, thú vị cho người tiếp cận thông tin. Chiến dịch tuyên truyền này cần được coi như là marketing xã hội, và tránh tình trạng tuyên truyền mang sắc thái nhồi nhét và dưới dạng các văn bản chính sách. Ngoài ra, cần đa dạng hoá các hình thức tuyên truyền bằng rất nhiều các phương tiện thông tin đại chúng khác nhau.

Cuối cùng, chỉ còn tỷ lệ rất nhỏ đưa ra các giải pháp khác cho sự phát triển hệ thống dịch vụ phương tiện công cộng, như là: không nên phát triển hệ thống xe buýt, hay hạn chế xe máy.

Kết luận

Với tốc độ đô thị hóa mạnh mẽ, đặc biệt tại hai thành phố lớn của Việt Nam là TP. Hồ Chí Minh và thủ đô Hà Nội, đã đặt ra những vấn đề cấp bách về bài toán *Làm thế nào để đáp ứng ngày càng tốt hơn, thuận lợi hơn cho việc đi lại của người dân.*

Cuộc điều tra di chuyển nội thị tại TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đã cung cấp cho chúng ta một cái nhìn tổng thể xung quanh ý kiến của người dân về việc đi lại, liên quan đến những khó khăn trong việc đi lại hàng ngày, chất lượng đường xá, đánh giá về hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông, chất lượng giao thông công cộng và cuối cùng là những giải pháp nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng. Tắc đường và nguy hiểm khi đi lại vẫn luôn là hai bài toán hóc búa nhất đối với các thành phố lớn. Nhìn chung, nhận định của người dân về chất lượng đường xá, hoạt động của lực lượng cảnh sát giao thông và chất lượng dịch vụ vận tải công cộng, là khá tích cực. Một số lý do có thể giải thích cho hiện tượng này: Thứ nhất, đặc biệt tại hai thành phố lớn này trong thời gian vừa qua, có rất nhiều những chuyển biến tích cực trong việc hoàn thiện cơ sở hạ tầng, xây dựng cầu đường, phát triển các khu đô thị mới song song với việc mở rộng, phát triển đường xá. Thứ hai, Nghị quyết 13 của Chính phủ ban hành vào cuối năm 2002, liên quan đến việc phát triển phương tiện vận tải công cộng cũng như quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông cho phù hợp, và lập lại trật tự kỷ cương trong việc chấp hành luật pháp về trật tự an toàn giao thông, đã được phát huy một cách có hiệu lực, phần nào giải quyết được những ách tắc trong việc đi lại của người dân. Và cuối cùng, những nhận định khá tích cực của người dân về việc đi lại một phần còn do việc đáng lẽ phải có những đánh giá mang tính tuyệt đối về tình trạng hiện nay, thì họ lại so sánh với thời điểm trước khi Nghị quyết 13 có hiệu lực.

Nhằm phát triển hệ thống giao thông công cộng, bên cạnh việc tăng về quy mô, quy hoạch một cách hợp lý hơn các điểm đỗ gần dân, cần chú trọng đến việc đa dạng hoá các loại phương tiện giao thông, đặc biệt là xe điện và tàu điện ngầm. Để việc tăng quy mô hệ thống giao thông công cộng mang tính khả thi cao, cần có sự quan tâm và đầu tư một cách hợp lý vào hệ thống cơ sở hạ tầng. Ngoài ra, việc thông tin tuyên truyền cho người dân giúp họ thay đổi thói quen trong việc sử dụng phương tiện giao thông, cũng là một giải pháp cần đặc biệt lưu tâm. Và cuối cùng việc trợ giá cho giao thông công cộng vẫn luôn là điều hết sức cần thiết. Cần có sự nhìn nhận một cách hợp lý về vấn đề này khi chúng ta cho phép các doanh nghiệp vận tải tư nhân tham gia vào thị trường này.

Tài liệu tham khảo

Báo Lao động (Hà Nội), ngày 2/12/2003.

Công ty Vận tải và Dịch vụ Công cộng Hà Nội, 2002, Báo cáo tổng kết năm 2002. Hà Nội.

Đề án Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đến năm 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.

Tổng cục Thống kê, 2003, Niên giám Thống kê 2002. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê.

Trần Thị Trung Chiến, 2002, Dân số Việt Nam bên thềm thế kỷ XXI. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, 361 tr.

Vietnam News Network (VNN)

<http://www.vnn.vn>: 09/05/2003; 10/05/2003; 22/07/2003.

Những dự định tương lai

Lê Văn Thành
Nguyễn Thị Tường Vân

Việc tìm hiểu ý muốn và những ý định trong tương lai của dân cư thành phố trong việc di chuyển chỗ ở là rất quan trọng. Điều này giúp cho việc đánh giá, lượng định kết quả và xây dựng điều chỉnh các chính sách nhằm mục đích phân bố lại dân cư trong nội bộ thành phố và dự đoán quy mô dân số trong những năm tới trên địa bàn các vùng khác nhau của thành phố. Chương này nhằm mục đích ước lượng số người có ý định di chuyển chỗ ở, lý do chuyển đi, thù phác họa chân dung của họ và giải thích nguyên nhân và kết quả của hiện tượng này.

Có thể nói rằng từ trước đến nay, chưa có một công trình nghiên cứu nào về vấn đề này. Trong cuộc điều tra lần này, câu hỏi về «*ý định di chuyển chỗ ở của hộ trong tương lai*» đã được đặt ra cho tất cả mọi người dân ở thành phố nói chung, chứ không phải chỉ hỏi những người dân có liên quan trong các dự án chỉnh trang đô thị. Mục đích của câu hỏi này là thăm dò ý định tương lai về chỗ ở. Tuy nhiên, thực tế trong tương lai với những điều kiện và cơ hội khác nhau, họ hoàn toàn có thể thay đổi ý định đó. Cuộc điều tra này như một cuộc thăm dò dư luận để nắm bắt nguyện vọng người dân. Dù sao đi nữa, những nguyện vọng đó cũng là cơ sở để các nhà lãnh đạo quyết định việc chọn lựa các chính sách chung về đô thị trong đó có chính sách xây dựng cơ sở hạ tầng và giãn dân ra vùng ngoại vi.

Chương này gồm có hai phần chính. Phần I: trình bày ý định chuyển chỗ ở của người dân phân theo 2 nhóm đối tượng: nhóm người di chuyển¹ và nhóm người không di chuyển. Phần II: so sánh các đặc điểm kinh tế xã hội của 2 nhóm người nói trên.

¹ Nhóm người di chuyển là những người mới về ở tại chỗ chưa đầy 5 năm (từ ngày 1/1/1998) tính đến thời điểm phỏng vấn (tháng 3, tháng 4 năm 2003). Người không di chuyển là nhóm người còn lại.

Tỷ lệ người dân có ý định chuyển chỗ ở thấp

Khi được hỏi về ý định ở lại nơi ở hiện nay hay chuyển đi nơi khác, đa số những người từ 13 tuổi trở lên đều trả lời là có ý định ở lại tại chỗ. Theo số liệu ở bảng 1, tỷ lệ người dân có dự định di chuyển chỗ ở rất thấp, và có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Tỷ lệ này chỉ có 4,6% ở TP. Hồ Chí Minh và 9,2% tại Hà Nội. Đặc biệt là nếu so sánh giữa hai nhóm người không di chuyển (KDC) và người di chuyển (DC) thì ở cả hai thành phố, những người đã ở trên 5 năm ít có ý định di chuyển hơn những người mới đến. So với các mục tiêu chiến lược về phân bố lại dân cư thành phố đến năm 2010 và năm 2020 thì số người có ý định chuyển đi còn ít (Ủy ban Nhân dân TP. Hồ Chí Minh, 2000). Hơn nữa nơi họ dự định đến chưa chắc đã trùng khớp với những địa bàn mong đợi của chính quyền thành phố.

Số người không có ý định di chuyển chiếm tuyệt đại bộ phận (khoảng 80%) ở cả 2 thành phố (xem *Bảng 1*). Đây là một nguyện vọng của người dân, mà các nhà làm chính sách, đặc biệt là chính sách giãn dân cần lưu ý. Dân gian có câu « có an cư thì mới lạc nghiệp », nên vấn đề chuyển chỗ ở là chuyện gần như vạn bất đắc dĩ và dĩ nhiên chỉ khi nào có lợi cho người dân thì họ mới hào hứng tự nguyện chuyển đi. Những người di chuyển, đã có kinh nghiệm về di chuyển chỗ ở, lại có thiên hướng di chuyển chỗ ở lần nữa. Cần nói thêm rằng 16,7% người TP. Hồ Chí Minh và 10,5% người Hà Nội còn phân vân chưa biết nên đi hay ở, chưa có một ý định rõ ràng cho tương lai. Những người đã từng di chuyển chỗ ở có tỷ lệ phân vân chưa biết sẽ di chuyển chỗ ở hay không cao hơn những người không di chuyển (24,8% so với 15% tại TP. Hồ Chí Minh và 15,2% so với 9,8% tại Hà Nội).

Bảng 1: Phân bố đối tượng điều tra từ 13 tuổi trở lên theo ý định sống lâu dài và tình trạng cư trú hiện tại và theo thành phố (%)

Ý định ở lại	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	KDC	DC	Chung	KDC	DC	Chung
Ở lâu dài	80,9	68,1	78,7	81,2	74,1	80,4
Chuyển đi	4,1	7,1	4,6	9,0	10,7	9,2
Không biết	15,0	24,8	16,7	9,8	15,2	10,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Số người	5 816	1 218	7 034	4 288	503	4 753

Nếu xem xét nơi cư trú hiện nay theo 3 vùng chính (các quận nội thành, quận ven đô, huyện nông thôn) thì chúng ta thấy những người ở nội thành ở cả 2 thành phố có ý định di chuyển nhiều hơn là những người ở các quận ven đô và các huyện (*Bảng 2*). Nhưng, tỷ lệ người có ý định di chuyển ở các quận ven đô và các huyện ngoại thành tại Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Bảng 2: Tỷ lệ những người có ý định di chuyển theo địa bàn cư trú và tình trạng cư trú hiện tại và theo thành phố (%)

Địa bàn cư trú hiện nay	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không di chuyển	Di chuyển	Chung	Không di chuyển	Di chuyển	Chung
Nội thành	4,9	8,7	5,5	10,0	12,0	10,3
Quận ven đô	2,7	3,5	2,9	12,5	9,5	11,9
Huyện	1,9	5,2	2,6	6,6	6,8	6,6
Chung	4,1	7,1	4,6	9,0	10,7	9,2

Một câu hỏi có thể được đặt ra là: tại sao ở Hà Nội tỷ lệ người có ý định di chuyển cao hơn hẳn so với TP. Hồ Chí Minh ở cả 3 vùng? Có thể là người dân Hà Nội có nhu cầu bức bách hơn về việc chuyển chỗ ở. Dù sao đi nữa, cũng phải đặt trong bối cảnh là ở cả hai thành phố đều có những chủ trương trực tiếp hoặc gián tiếp khuyến khích việc giãn dân ra vùng ngoại vi. Những dự án chỉnh trang đô thị ảnh hưởng không nhiều thì ít, không trực tiếp thì gián tiếp đến việc quyết định di chuyển. Như vậy, việc di chuyển chỗ ở của người dân tại 2 thành phố lớn, ngoài những yếu tố mong muốn chủ quan, có thể còn do việc di chuyển bắt buộc nhằm mục đích phục vụ lợi ích chung là chỉnh trang đô thị trong tiến trình phát triển đô thị. Tuy nhiên, việc di chuyển chỗ ở bắt buộc này cũng mang lại một số kết quả tốt đẹp cho người dân thuộc diện di dời giải tỏa như có một căn hộ mới khang trang và tiện nghi hơn.

Tỷ lệ người có ý định chuyển chỗ ở thấp nhưng nơi người dân dự định chuyển đến lại tập trung chủ yếu ở khu vực nội thành. Tại cả 2 thành phố, tỷ lệ có ý định chuyển trong phạm vi nội thành đều cao (66,7%), đặc biệt là người dân tại các huyện ngoại thành của TP. Hồ Chí Minh (xem số liệu *Bảng 3*).

Số liệu trên cũng cho thấy ở cả 2 thành phố, nơi chuyển đến của di chuyển nội thị vẫn chủ yếu là nội thành. Đó có thể là những luồng di chuyển giữa các quận nội thành với nhau và cũng có thể từ những vùng ngoại vi muốn chuyển vào nội thành. Điều đặc biệt đáng lưu ý là vùng các quận ven đô và huyện nông thôn ở Hà Nội có sức hút mạnh hơn các vùng này ở TP. Hồ Chí Minh. Có thể 4 quận nội thành Hà Nội, mật độ dân số đã quá cao, trong khi đó ở TP. Hồ Chí Minh, quận Tân Bình, Gò Vấp vẫn còn sức chứa. Ngoài ra, có thể vấn đề tổ chức lãnh thổ đô thị của vùng ngoại vi ở Hà Nội tốt hơn, cụ thể là việc hình thành các khu dân cư mới khá điển hình ở Bắc Hà Nội. Chính điều này làm cho người dân Hà Nội, khi có thông tin, thường nghĩ nhiều về các vùng này khi có ý định chuyển chỗ ở.

Bảng 3: Tỷ lệ những người có ý định di chuyển chỗ ở phân theo địa bàn cư trú hiện nay, nơi định đến và theo thành phố (%)

Nơi định đến	TP. Hồ Chí Minh				Hà Nội			
	Quận trung tâm	Quận ven đô	Ngoại thành	Chung	Quận trung tâm	Quận ven đô	Ngoại thành	Chung
Quận trung tâm	51,9	20,0	66,7	48,6	59,1	6,7	37,0	43,0
Quận ven đô	2,8	60,0	16,7	12,1	20,5	26,7	0,0	15,1
Ngoại thành	4,6	5,0	0,0	4,3	2,3	53,3	63,0	30,2
Tỉnh khác	11,1	10,0	16,7	11,4	15,9	13,3	0,0	10,5
Nước khác	29,6	5,0	0,0	23,6	2,3	0,0	0,0	1,2
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Các lý do không muốn ở lại nơi ở cũ khá phân tán nhưng có thể nhóm lại thành 4 nhóm như sau (Bảng 4):

(1) Không bằng lòng với môi trường tự nhiên (ô nhiễm) và môi trường xã hội (tệ nạn xã hội, điều kiện an ninh không tốt) ở người không di chuyển là 20,7% và ở người di chuyển là 27,5 tại TP. Hồ Chí Minh, tương ứng là 34,4% và 27,8% tại Hà Nội.

(2) Đoàn tụ gia đình và kết hôn, các tỷ lệ của 2 nhóm KDC (48,2%) và KDC (39,0%) ở TP. Hồ Chí Minh và các tỷ lệ tương ứng ở Hà Nội là 45,0% và 40,7%.

(3) Muốn có nhà riêng và rộng hơn thì tại TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ này là 10,5% đối với nhóm KDC và 16,1% với nhóm DC. Tỷ lệ này tại Hà Nội là 13,0% đối với cả hai nhóm DC và KDC. Điều này có thể là do ảnh hưởng của chính sách phân quyền được áp dụng khác nhau tại hai thành phố. Nhưng với thực tế số người muốn di chuyển chiếm một tỷ lệ không cao như đã nêu trên, chứng tỏ chính sách giãn dân chưa có sức thuyết phục. Thực tế việc chuyển chỗ ở theo hướng giãn ra các vùng ngoại vi thật sự chưa có lợi đối với các hộ gia đình vì các điều kiện về cơ sở hạ tầng, nơi làm việc và các phúc lợi công cộng khác còn kém nhiều so với vùng nội thành.

(4) Các lý do khác như thay đổi nơi làm việc, tìm chỗ học tập tốt hơn cho con em, thừa kế tài sản chiếm tỷ lệ không lớn.

Mặt khác, cần nhấn mạnh rằng những người DC chưa quyết định sẽ di chuyển chỗ ở đi đâu cao hơn người KDC ở TP. Hồ Chí Minh và ở Hà Nội có tình trạng ngược lại người không di chuyển lại cao hơn người DC. Những người có ý định di chuyển xa hơn (ra tỉnh khác hoặc đi nước ngoài) rất ít, tại TP. Hồ Chí Minh số người này cao hơn so với Hà Nội.

Tóm lại, có thể nói rằng số người có ý định chuyển chỗ ở ít, đa số chưa biết sẽ chuyển chỗ ở về đâu. Đối với những người đã biết rõ lựa chọn của mình về nơi chuyển đến trong tương lai thì khu vực nội thành vẫn được xem là ưu tiên.

Câu hỏi tiếp được đặt ra là nhóm người có ý định di chuyển này là ai, có đại diện cho tất cả tầng lớp dân cư thành thị không?

Chân dung của những người có ý định di chuyển

Ở cả 2 thành phố, chính quyền đều muốn giãn bớt dân cư ra vùng ngoại vi cùng với tiến trình phát triển đô thị. Việc xác định chân dung những người có ý định di chuyển chỗ ở có tác dụng cho việc đề ra các chính sách cụ thể của Nhà nước cho từng đối tượng trong việc giãn dân, đặc biệt là có chính sách khuyến khích hơn đối với những nhóm người chưa muốn đi.

Những người có ý định di chuyển chỗ ở đa số tập trung ở các nhóm tuổi rất trẻ. Nhóm tuổi dưới 40 tuổi chiếm 70,4% tại TP. Hồ Chí Minh và 81,2% tại Hà Nội. Nhìn chung, đây là những người trẻ, còn độc thân hay vừa xây dựng gia đình. Đây là những đối tượng có nhu cầu có nơi ở riêng, tìm một nơi ở mới. Ngược lại, những người không có ý định di chuyển chỗ ở thường là những người có độ tuổi cao (Bảng 6).

Bảng 6: Phân bố đối tượng điều tra theo nhóm tuổi, theo ý định di chuyển và theo thành phố (%)

Nhóm tuổi	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
13-19	13,8	12,3	13,7	11,0	20,6	12,0
20-29	19,6	33,2	20,4	18,4	42,3	20,9
30-39	23,4	24,9	23,5	19,0	18,3	18,9
40-49	21,7	16,0	21,3	20,5	10,4	19,5
50-59	9,3	5,8	9,1	13,8	4,1	12,8
60+	12,2	7,7	11,9	17,3	4,3	15,9
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tại TP. Hồ Chí Minh, những người độc thân ít có ý định di chuyển hơn những người đã có gia đình. Hà Nội có tình trạng ngược lại (xem Bảng 7). Những người goá

hoặc ly dị/ly thân chiếm một tỷ lệ rất nhỏ. Yếu tố tình trạng hôn nhân gần như không đóng vai trò quan trọng trong việc quyết định di chuyển chỗ ở.

Bảng 7: Tỷ lệ đối tượng điều tra phân theo tình trạng hôn nhân, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Tình trạng hôn nhân	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Chưa vợ/chồng	32,7	39,1	33,0	22,5	53,6	25,7
Có vợ/chồng	58,4	53,8	58,1	69,1	44,1	66,5
Goá	7,2	4,0	7,0	7,0	1,6	6,4
Ly dị/ly thân	1,8	3,1	1,8	1,4	0,7	1,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Một điểm đáng quan tâm là trình độ văn hóa của những người có ý định di chuyển khá cao. Tỷ lệ người có trình độ trung học phổ thông ở TP. Hồ Chí Minh là 51,5% và đặc biệt ở Hà Nội là 78,9% (Bảng 8).

Bảng 8: Tỷ lệ đối tượng điều tra phân theo trình độ văn hóa, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Trình độ học vấn phổ thông ¹	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Không biết chữ	4,9	3,4	4,8	2,9	0,2	2,6
Tiểu học	20,4	10,7	19,9	6,7	1,8	6,2
THCS	34,6	34,4	34,6	31,1	19,0	29,8
THPT	40,1	51,5	40,7	59,4	78,9	61,4
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Trình độ học vấn phổ thông được tính từ 0 đến lớp 12

Về trình độ chuyên môn, tỷ lệ người có trình độ từ đại học trở lên ở cả 2 thành phố đều cao (Bảng 9). Tại Hà Nội, tỷ lệ này đặc biệt cao (26,5% số người có ý định chuyển đi có trình độ đại học trở lên).

Bảng 9: Phân bố đối tượng điều tra theo trình độ chuyên môn, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Trình độ chuyên môn	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Không trình độ	79,6	76,3	79,4	61,4	54,2	60,7
Công nhân KT	5,9	4,6	5,9	9,4	6,6	9,1
THCN	4,3	3,1	4,3	8,6	9,3	8,7
Cao đẳng	1,6	1,2	1,6	2,2	3,4	2,3
Đại học trở lên	8,5	14,8	8,9	18,4	26,5	19,2
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nếu kết hợp trình độ văn hoá và trình độ chuyên môn thì nhóm có ý định di chuyển là nhóm người có học thức và thuộc tầng lớp từ trung bình trở lên trong xã hội. Có phải là những người nghèo và tầng lớp dưới trung bình (đây mới là số đông dân cư của hai thành phố) chưa thật sự có ý muốn di chuyển không?

Về tình trạng hoạt động kinh tế, thực tế cho thấy ở cả hai thành phố, số người đang làm việc có ý định chuyển chỗ ở chiếm một tỷ lệ cao hơn không đáng kể so với nhóm người không có ý định di chuyển (Bảng 10). Điều này cho thấy tình trạng hoạt động kinh tế không ảnh hưởng nhiều đến ý định di chuyển chỗ ở. Tỷ lệ người thất nghiệp có ý định di chuyển nơi ở thành phố HCM rất thấp (4%). Tỷ lệ những người làm nội trợ ở tại TP. Hồ Chí Minh muốn di chuyển nơi ở, tuy cao hơn Hà Nội, nhưng vẫn ở mức thấp (13,9%). Tỷ lệ đối tượng đang đi học ở Hà Nội, muốn di chuyển nơi ở, khá cao (25,6%). Có thể nói rằng, nhóm có ý định di chuyển là những người có tình trạng làm việc ổn định hơn nhóm không có ý định di chuyển.

Bảng 10: Tỷ lệ đối tượng trả lời phỏng vấn theo tình trạng hoạt động kinh tế, ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Tình trạng hoạt động kinh tế	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Làm việc	54,9	60,6	55,3	56,3	60,7	56,7
Thất nghiệp	3,9	2,5	3,9	2,8	4,2	2,9
Đi học	12,1	11,7	12,1	12,1	25,6	13,5
Nội trợ	14,0	12,0	13,9	4,1	3,5	4,0
Già yếu	13,5	11,4	13,3	23,9	6,0	22,1
Không có nhu cầu	1,2	1,8	1,2	0,9	0,0	0,8
Không muốn làm việc	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Tổng số	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sự khác biệt về cơ cấu nghề nghiệp giữa 2 nhóm TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội có thể phản ánh phần nào sự khác biệt về cơ cấu kinh tế và cơ cấu lao động giữa 2 thành phố. Có thể nhận thấy rằng, những người làm dịch vụ thương mại có xu hướng muốn di chuyển nơi ở trong tương lai nhiều hơn các ngành nghề khác, TP. Hồ Chí Minh có tỷ lệ này cao hơn Hà Nội (47,1% ở TP. Hồ Chí Minh so với 30,4% ở Hà Nội) (Bảng 11).

Một sự phân bố khá đều giữa những người mong muốn di chuyển và những người không có ý định di chuyển. Điều này cho thấy yếu tố ngành nghề không liên quan lắm đến ý muốn chuyển chỗ ở. Người làm trong bất cứ ngành nghề nào cũng có thể có ý định di chuyển nơi ở.

Bảng 11: Tỷ lệ đối tượng điều tra phân theo nghề nghiệp, theo ý định di chuyển nơi ở và theo thành phố (%)

Nghề nghiệp	TP. Hồ Chí Minh			Hà Nội		
	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung	Không có ý định di chuyển	Có ý định di chuyển	Chung
Trồng trọt	3,2	3,6	3,2	25,3	7,7	23,4
Chăn nuôi, đánh cá	1,2	1,0	1,2	0,2	0,4	0,3
CN, TTCN	28,1	19,7	27,6	18,1	21,9	18,5
Xây dựng	6,5	3,6	6,4	6,0	4,2	5,8
GTVT	5,1	2,6	5,0	5,5	5,0	5,5
Thương mại	18,5	20,2	18,6	12,5	19,6	13,2
Dịch vụ	19,2	26,9	19,7	7,3	10,8	7,7
Dịch vụ gia đình	3,4	3,1	3,4	2,6	1,5	2,5
Dịch vụ công cộng	14,7	19,2	14,9	22,4	28,8	23,1
Tổng số	100	100	100	100	100	100

Tỷ lệ người có ý định di chuyển nơi ở làm việc trong khu vực nhà nước khá cao. Tỷ lệ này ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh (47,5% so với 21,6%) (Bảng 13). Có sự khác biệt về tỷ lệ này giữa hai thành phố. Ví dụ, ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người dân làm việc trong các doanh nghiệp tư nhân có ý định di chuyển nơi ở cao hơn hẳn những người cùng nghề này tại Hà Nội.

Đề kết luận, có thể nói rằng di chuyển chỗ ở là một vấn đề rất quan trọng đối với người dân. Số liệu cuộc điều tra này cho thấy số người có ý định chuyển đi không nhiều. Có hai điểm đặc biệt đáng được quan tâm là: Số người có ý định di chuyển nơi ở, nhưng chưa biết sẽ chuyển về đâu tương đối nhiều. Trung tâm thành phố vẫn còn là điểm đến lý tưởng đối với những người có ý định di chuyển chỗ ở. Những người có ý định di chuyển nơi ở là những người trẻ tuổi, có điều kiện tốt về kinh tế- xã hội như: trình độ chuyên môn nghề nghiệp cao, có công việc ổn định. Những người dân có điều kiện sống khó khăn không có nguyện vọng này.

Cuối cùng có thể nói rằng, mọi cuộc điều tra đều có mục tiêu riêng của nó. Nhưng điều thú vị là kết quả của nó lại gợi mở cho chúng ta những câu hỏi mới làm giả thuyết định hướng cho những cuộc nghiên cứu sâu hơn sau này. Trong phạm vi một bài viết trong một báo cáo sơ thảo ban đầu, khó có điều kiện đi sâu, chúng tôi thấy có những điểm thú vị cần đặt ra như sau: có phải những người đã từng di chuyển chỗ ở sẽ dễ dàng chuyển thêm một lần nữa so với người chưa từng di chuyển lần nào? Làm sao để người có ý định di chuyển nơi ở có được thông tin tốt nhất về nơi mình sẽ chuyển đến? Làm thế nào để động viên được một số lượng người đủ mọi thành phần, đặc biệt là người nghèo, di chuyển chỗ ở? Những câu trả lời cho những câu hỏi này rất có thể làm thay đổi nhận định của chúng ta hôm nay.

Tài liệu tham khảo

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. Hồ Chí Minh, 418 tr.

Kết luận

Những nét tương đồng và khác biệt giữa hai thành phố lớn của Việt Nam

Nguyễn Thị Thiêng
Lê Văn Thành

Dự án hợp tác nghiên cứu về “Di chuyển nội thị ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội” trong khuôn khổ Chương trình Nghiên cứu đô thị vì Phát triển (PRUD) là một công trình tập thể mang tính so sánh với sự tham gia của một số Viện nghiên cứu của hai miền Bắc và Nam (Việt Nam) và một tổ chức của Pháp.

Phương pháp nghiên cứu độc đáo thông qua một cuộc điều tra chọn mẫu hộ gia đình ở hai thành phố lớn nhất của Việt Nam đã cho phép hạn chế một cách đáng kể “hệ quả chùm” mà trước đây ít được lưu ý. Thật vậy, cuộc điều tra này được tiến hành bằng cách rút thăm ngẫu nhiên theo khoảng cách một cách có hệ thống và được tiến hành theo hai tầng. Đây là lần đầu tiên tổ dân phố, một đơn vị nhỏ hơn nhiều so với phường/xã (đơn vị hành chính sau cấp quận/huyện) được đưa vào làm đơn vị chọn mẫu ở tầng thứ nhất. Ở tầng thứ hai, mẫu điều tra cũng được lựa chọn ngẫu nhiên trên danh sách toàn bộ số hộ gia đình trong các tổ dân phố đã được lựa chọn để tiến hành điều tra. Mặt khác, việc lập danh sách hộ gia đình làm cơ sở chọn mẫu được tiến hành độc lập với danh sách hộ gia đình có sẵn tại tổ dân phố do tổ trưởng tổ dân phố quản lý, thông thường trong đó chỉ bao gồm những người có hộ khẩu thường trú hoặc đã đăng ký tạm trú và thường bỏ qua những hộ di cư không đăng ký tạm trú. Với cách thiết lập cơ sở chọn mẫu như trên, chúng tôi không bỏ sót một trường hợp nào đang sinh sống trên địa bàn nghiên cứu. Trên tổng mẫu có trên 2.000 hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh và 1.500 hộ ở Hà Nội.

Nghiên cứu này còn sử dụng phương pháp phân tích bổ sung dựa trên số liệu thống kê Tổng điều tra dân số năm 1999 về di chuyển (chuyển cư). Kết quả phân tích xác nhận rằng cả hai thành phố đều có tăng trưởng dân số cơ học dương từ trung tâm ra ngoại thành. Hiện tượng này chủ yếu là do giá đất ở trung tâm thành phố tăng dưới tác động của tự do hóa kinh tế từ khi Việt Nam áp dụng chính sách *Đổi mới* năm 1986;

tùy nơi chính sách này lại được chính quyền các thành phố cùng cố bằng các chính sách “giãn dân” nhằm chính trang một số khu vực trung tâm dày đặc dân cư và bị ô nhiễm.

Cuộc điều tra hộ gia đình chủ yếu tập trung nghiên cứu di chuyển qua lác và di chuyển tạm thời của dân số. Nó cung cấp thông tin liên quan đến đặc trưng của hộ gia đình và của dân số mẫu, các hộ gia đình di chuyển và không di chuyển, di chuyển trong ngày, ý kiến về việc di chuyển trong thành phố và ý định di chuyển trong tương lai. Các vấn đề này càng trở nên quan trọng với xu thế phát triển đô thị mà chúng ta có thể dự đoán sẽ ngày càng tăng ở cả hai thành phố lớn này của Việt Nam trong những năm sắp tới.

Các đặc trưng dân số và kinh tế-xã hội

Cấu trúc giới tính của dân số ở TP. Hồ Chí Minh và ở Hà Nội có những nét giống nhau: nữ giới đông hơn thấy rõ ở TP. Hồ Chí Minh; ở Hà Nội thì tỷ lệ giới tính gần như là cân bằng. Phụ nữ di chuyển nhiều là một trong những đặc trưng của các thành phố vùng Đông Nam Á.

Tỷ lệ nam giới đặc biệt cao ở các nhóm tuổi dưới 20, nhất là ở các nhóm 5-9 tuổi và 10-14 tuổi. Chúng ta có thể đặt câu hỏi: liệu có phải đây là hậu quả gián tiếp của chính sách kế hoạch hóa gia đình với hiện tượng phá thai có chọn lọc không? Để trả lời cho câu hỏi này, có lẽ cần có một cuộc nghiên cứu sâu hơn về nạo phá thai. Dân số ở hai thành phố này không còn trẻ nữa. Tỷ lệ trẻ em tương đối thấp trong khi tỷ lệ người già vẫn chưa cao, nhưng đã có thể nói rằng TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội đã bắt đầu bước vào giai đoạn dân số già.

Tỷ lệ dân cư sinh ra tại TP. Hồ Chí Minh là 67,9%, trong khi tỷ lệ này tại Hà Nội là 76,3%. Dân cư TP. Hồ Chí Minh có 9,8% đến từ đồng bằng sông Cửu Long, tiếp đến là từ Đồng bằng sông Hồng (6,2%). Tại Hà Nội, số dân có nguồn gốc từ Đồng bằng sông Hồng chiếm đông nhất (14,9%). Tỷ lệ người đến từ các tỉnh từ Quảng Trị trở vào Nam rất thấp. Điều này cho thấy TP. Hồ Chí Minh hấp dẫn người miền Bắc hơn là Hà Nội hấp dẫn người miền Nam.

Tỷ lệ người dân đang sống trong hôn nhân ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Ngược lại, tỷ lệ người độc thân ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Nhìn chung, tỷ lệ ly hôn và ly thân ở cả hai thành phố rất thấp. Tuy nhiên, tỷ lệ này ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội.

Ở TP. Hồ Chí Minh, 55,1% những người được hỏi đã di chuyển chỗ ở ít nhất một lần trước thời điểm điều tra, trong đó có 14,1% đã di chuyển trước năm 1975, 23,5% giữa năm 1976 và 1989 và 62,5% sau 1990. Trong khi, ở Hà Nội, chỉ 32,5% những người được hỏi đã di chuyển chỗ ở ít nhất một lần trước thời điểm điều tra, trong số đó 10,6% đã di chuyển về Hà Nội trước năm 1975, 19,3% giữa năm 1976 và 1989 và 70,1% sau năm 1990.

Hình thức đăng ký hộ khẩu vẫn được áp dụng gần như rộng khắp mặc dù nó không còn tác dụng cản trở việc di chuyển chỗ ở. Tỷ lệ người có hộ khẩu tại nơi sinh sống hiện tại ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Nói chung, trình độ học vấn của dân cư ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh (số năm học trung bình là 9,2 ở Hà Nội so với 7,7 ở TP. Hồ Chí Minh). Tuy nhiên, sự chênh lệch này chỉ thực sự xảy ra ở nhóm người từ 15 tuổi trở lên. Điều này cho thấy rằng từ sau ngày thống nhất đất nước trình độ học vấn của dân cư ngày càng tiến bộ và thống nhất trên cả hai miền Nam - Bắc.

Tỷ lệ người có việc làm ở TP. Hồ Chí Minh và ở Hà Nội là như nhau. Tuy nhiên, về các thành phần kinh tế thì có sự khác biệt lớn. Người Hà Nội làm việc nhiều hơn trong lĩnh vực nhà nước và tập thể còn ở TP. Hồ Chí Minh người dân làm việc trong lĩnh vực tư nhân và cá thể nhiều hơn. Nguyên nhân do phần lớn các cơ quan nhà nước đóng tại Hà Nội, cũng như sự có mặt của nhiều đơn vị tập thể của thời kinh tế kế hoạch hóa ở Hà Nội, trong khi lĩnh vực tư nhân vẫn chưa phát triển mạnh như ở TP. Hồ Chí Minh. Nhìn chung, số người làm công ăn lương đều đồng ở cả hai thành phố. Tuy nhiên, số hộ gia đình sống bằng nghề nông ở Hà Nội đông hơn ở TP. Hồ Chí Minh, điều này là do diện tích đất nông nghiệp ở Hà Nội vẫn còn nhiều hơn ở TP. Hồ Chí Minh.

Quy mô trung bình của hộ gia đình ở TP. Hồ Chí Minh cao hơn ở Hà Nội. Đa số chủ hộ là nam giới; nhưng do điều kiện lịch sử của Việt Nam, tỷ lệ phụ nữ làm chủ hộ cao hơn một cách đáng ngạc nhiên so với các nước khác.

Tỷ lệ hộ gia đình có mức sống thấp ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Tại cả hai thành phố, dân cư ở các vùng trung tâm có mức sống cao hơn ở các vùng ven. Ở TP. Hồ Chí Minh, tỷ lệ người có mức sống thấp trong cộng đồng người không di chuyển và di chuyển chênh lệch rất nhỏ, nhưng tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao ở những người di chuyển cao hơn ở những người không di chuyển. Ở Hà Nội thì lại khác: trong cộng đồng người di chuyển tỷ lệ hộ gia đình có mức sống cao cao hơn trong cộng đồng người không di chuyển, nhưng tỷ lệ những hộ gia đình không di chuyển có mức sống thấp cao hơn ở những hộ gia đình di chuyển.

Hộ gia đình không di chuyển và hộ gia đình di chuyển

Ở TP. Hồ Chí Minh, không có sự cách biệt lớn về nhà ở giữa những hộ di chuyển và không di chuyển, trong khi đó ở Hà Nội khoảng cách này khá rõ. Ở Hà Nội, 49,9% hộ không di chuyển so với 66,9% hộ di chuyển sống trong những căn nhà liền kề (nhà ống) và tỷ lệ hộ không di chuyển sống trong những căn nhà độc lập hay biệt thự cao gấp 4 lần so với những hộ di chuyển (37% so với 9%).

Sau khi di chuyển, tỷ lệ nhà mặt tiền ở Hà Nội cũng như ở TP. Hồ Chí Minh giảm. Ở TP. Hồ Chí Minh, trước khi có di chuyển, 19,7% hộ di chuyển ở nhà mặt tiền,

nhưng sau khi di chuyển, tỷ lệ này chỉ còn 15,4%. Ở Hà Nội cũng vậy, tỷ lệ nhà mặt tiền giảm từ 21,7% xuống còn 10,3%.

Tỷ lệ những hộ không di chuyển có nhà riêng cao hơn những hộ di chuyển. Tại TP. Hồ Chí Minh, 94,7% hộ không di chuyển, so với 84,6% hộ di chuyển có nhà riêng. Trong khi đó, ở Hà Nội, các tỷ lệ này rất gần nhau và lần lượt là 89,0% so với 88,4%. So sánh số liệu trước và sau khi di chuyển, chúng ta thấy tỷ lệ hộ có nhà riêng tăng lên ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Diện tích nhà ở là một trong những lý do di chuyển. Về tổng thể, không có sự chênh lệch lớn về diện tích nhà trước và sau khi di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh. Trái lại, ở Hà Nội, diện tích này tăng cao một cách rất đáng kể, trung bình từ 56,5m² trước khi di chuyển đã tăng lên 89,4m² sau khi di chuyển. Điều này cho thấy chính sách về nhà ở của Hà Nội đã đi đúng hướng, góp phần làm tăng số nhà ở có diện tích ở rộng hơn.

Chất lượng nhà ở được đánh giá thông qua vật liệu sử dụng để xây tường và mái cũng như số phòng và cách bố trí phòng tắm và toa-lét. Về vật liệu sử dụng trong xây dựng tường và mái, nhất là mái thì có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Ở Hà Nội, 88,4% số hộ có mái nhà xây bằng bê-tông hay bằng ngói, trong khi tỷ lệ này chỉ là 17,2% ở TP. Hồ Chí Minh, nơi mà đa số hộ gia đình có vật liệu mái nhà bằng tôn (77,8%). Không có khác biệt giữa cộng đồng không di chuyển và di chuyển ở hai thành phố. Số hộ có một nhà bếp riêng ngay trong nhà chiếm tỷ lệ cao. Ở những gia đình không di chuyển ở Hà Nội, nhà bếp thường được bố trí bên ngoài nhà ở.

Nhìn chung ở Hà Nội và ở TP. Hồ Chí Minh, nhà vệ sinh được bố trí tốt hơn sau khi di chuyển. Kết luận này đặt biệt có ý nghĩa đối với người dân Hà Nội. Nếu như trước khi di chuyển tỷ lệ hộ có toilet bên trong nhà là 56,1%, thì sau khi di chuyển tỷ lệ này là 70,1%. Hơn nữa, sau khi di chuyển, tỷ lệ hộ có toilet hiện đại với hệ thống xả nước và hầm cầu hai ngăn cũng tăng lên. Các loại hình hố xí khác như là hố một ngăn, nhà tiêu bằng xi-măng và những nhà vệ sinh công cộng đã giảm đáng kể ở Hà Nội.

Ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, đa số các hộ gia đình sử dụng điện từ mạng lưới điện quốc gia. Tuy nhiên cũng còn 0,6% và 0,8% số hộ chưa sử dụng điện quốc gia.

Tỷ lệ hộ dùng nước máy giảm đi sau khi di chuyển ở TP. Hồ Chí Minh, người dùng nước máy trong nhà giảm từ 53,3% xuống còn 40,9%. Trái lại, tỷ lệ hộ sử dụng giếng khoan tăng gấp đôi, chuyển từ 25% trước khi di chuyển lên 51,8% sau khi di chuyển. Hệ thống cung cấp nước còn chưa bao phủ hết thành phố. Hơn nữa lưu lượng nước cung cấp còn cần được cải thiện. Vì thế nhiều hộ gia đình, nhất là những hộ mới đến những khu phố ngoại ô buộc phải khoan giếng bên cạnh những căn nhà xinh xắn mới xây của họ. Ở Hà Nội, tỷ lệ hộ di chuyển sử dụng nước máy công cộng giảm, thay vào đó số hộ gắn đồng hồ nước riêng tăng lên, bởi vì tỷ lệ này là 76,7% so với 68,5% trước khi di chuyển. Đây là một nét khác biệt giữa những hộ di chuyển sống ở Hà Nội và ở TP. Hồ Chí Minh.

Các kết quả điều tra cho thấy cách thu gom rác không giống nhau ở TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Ở Hà Nội, đa số hộ gia đình phải tự mang rác ra bãi rác bởi vì việc thu gom rác tại nhà còn chưa tổ chức tốt. Nhưng dù sao cũng có điểm chung giữa hai thành phố: tỷ lệ hộ di chuyển sử dụng mạng lưới thu gom rác tăng sau khi di chuyển, nhất là tại Hà Nội.

Không có sự khác biệt giữa Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh trong việc sở hữu phương tiện giao thông. Sau khi di chuyển, tỷ lệ hộ có một xe gắn máy hay một xe hơi đã tăng trong khi số hộ có một xe đạp giảm. Sự thay đổi này cho thấy di chuyển đã kéo theo sự hiện đại hóa phương tiện đi lại của các hộ gia đình. Tuy nhiên trong tình trạng hiện nay không nên khuyến khích sử dụng các phương tiện vận chuyển cá nhân, bởi vì cần phải được phát triển các phương tiện giao thông công cộng.

Ở Hà Nội, tỷ lệ người cho là chất lượng mặt đường tốt cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Đường đá và đường đất chỉ còn ở các quận ngoại thành và nông thôn. Ở Hà Nội, 82,9% hộ gia đình sống trong những khu phố có hệ thống đường xá với cơ sở hạ tầng tốt: 56,3% là đường nhựa, 15,9% là đường bê-tông và 17% đường được lát xi-măng.

Ở TP. Hồ Chí Minh, 67,8% hộ gia đình sống trong những khu phố chất lượng đường xá, nhưng tỷ lệ đường nhựa chỉ bằng một phần tư ở Hà Nội (14,3% so với 56,3%). Một cuộc khảo sát so sánh về tình trạng đường xá ở những khu dân cư hiện nay và ở những khu dân cư trước đây của các hộ di chuyển cho phép chúng ta nhận xét rằng: tại Hà Nội, cho dù tỷ lệ hộ được hưởng cơ sở vật chất đường bộ thuận tiện cho giao thông không tăng bao nhiêu sau khi di chuyển, nhưng chắc chắn là tỷ lệ đường nhựa đã tăng lên đáng kể. Ở TP. Hồ Chí Minh, di chuyển không phải lúc nào cũng đi đôi với cơ sở hạ tầng tốt hơn ở những khu dân cư mới. Tỷ lệ hộ di chuyển cư ngụ trong những khu phố có đường bằng nhựa, bê-tông và xi-măng đã giảm sau khi di chuyển, bởi vì tỷ lệ này từ 76,4% trước khi di chuyển giảm chỉ còn 58,2%. Tỷ lệ hộ mới đến định cư trong những khu phố có đường đá và đường đất đã tăng so với trước đây.

Phần lớn những hộ sống trong những khu phố không bị lụt (81,6% ở TP. Hồ Chí Minh và 86,5% ở Hà Nội), nhưng số hộ sống trong những khu phố có thể bị ngập lụt do trời mưa hay do triều cường là không nhỏ. Tỷ lệ hộ bị lụt do trời mưa cao hơn ở những quận trung tâm so với các khu vực khác bởi vì tại nơi đây không có khả năng tiêu nước do các công trình xây dựng nhà ở và đường xá gây ra.

Ở cả hai thành phố, lý do chính để chuyển cư bên trong thành phố là muốn có một ngôi nhà lớn hơn và đầy đủ tiện nghi hơn. Lý do thứ hai là muốn được ở gần chỗ làm hơn.

Đa số hộ di chuyển nói rằng sau khi di chuyển các thành viên trong gia đình gặp thuận lợi hơn về phương diện học hành vì trường học gần nhà hơn (65,5% ở TP.

Hồ Chí Minh và 46,2% ở Hà Nội). Trong lĩnh vực chăm sóc sức khỏe và giải trí, theo kết quả điều tra thì gần như không có thay đổi gì. Về mặt giải trí, 56,0% hộ ở TP. Hồ Chí Minh và 49,0% ở Hà Nội tuyên bố đối với họ không có gì thay đổi.

Về trình độ chuyên môn và học vấn, có một sự khác biệt rõ nét giữa những người đã thay đổi chỗ làm và những người đã không thay đổi chỗ làm. Ở TP. Hồ Chí Minh, 75,4% những người di chuyển đã đổi chỗ làm không có chuyên môn, tức cao hơn những người di chuyển không thay đổi chỗ làm 1,12 lần. Ở Hà Nội, khoảng cách này là 2,12 lần giữa hai nhóm trên.

Đa số người thay đổi chỗ làm là để có thu nhập cao hơn (50,9% ở TP. Hồ Chí Minh và 48% ở Hà Nội).

Di chuyển tạm thời

Phân tích vấn đề đi lại hàng ngày là một câu hỏi ưu tiên hàng đầu đối với nhiều lĩnh vực hoạt động khác nhau cũng như đối với chính quyền địa phương các cấp. Càng cấp thiết hơn khi tình trạng tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm không khí và tác hại của tiếng ồn ngày càng trầm trọng trong những thành phố lớn của Việt Nam.

Cả hai thành phố đều có một lượng lớn người dân (hơn 80%) phải ra khỏi nhà hàng ngày. Kết cấu các lý do ra khỏi nhà rất giống nhau ở hai thành phố. Lý do chính là vì công việc phải ra khỏi nhà tất cả các ngày trong tuần kể cả cuối tuần, kể đến là đến trường/theo các lớp đào tạo; những lý do khác (thăm bạn bè và người thân, giải trí ...) thì ít phổ biến hơn.

Đa số người được hỏi tỏ lộ mong muốn được làm việc trong các quận nơi họ cư trú hay trong các quận lân cận. Phương tiện di chuyển chủ yếu hàng ngày là bằng phương tiện cá nhân mà phần đông là xe gắn máy hai bánh (75,0% tại TP. Hồ Chí Minh và 58,0% tại Hà Nội). Một tỷ lệ không nhỏ đi bộ. Còn xe buýt, chỉ có 1,0% số đối tượng phỏng vấn tại TP. Hồ Chí Minh và 2,3% số đối tượng ở Hà Nội sử dụng.

Phân tích giờ đi và về sẽ cung cấp cho các nhà chức trách những thông tin chính xác về việc đi lại của người dân, giúp họ có những biện pháp thích hợp để giải quyết vấn đề giao thông giờ cao điểm. Người dân ra khỏi nhà khoảng giữa 6 giờ và 8 giờ sáng. Số người trở về nhà vào buổi chiều (17 giờ) cao hơn hẳn.

Ở TP. Hồ Chí Minh, chọn một trường gần nhà là lý do nổi bật, những nhân tố khác ảnh hưởng đến việc lựa chọn trường học là vị trí địa lý của quận, số lượng trường học trên địa bàn quận và danh tiếng của các trường. Ở Hà Nội, vấn đề này thể hiện không rõ nét bằng. Khoảng cách trung bình từ nơi ở đến trường là 2,7 đến 4,8 km và cần một thời gian di chuyển là 14,3 đến 16,8 phút. Giờ đi học và ra về có thể nói là giống nhau ở cả hai thành phố.

Đối với các lớp bồi dưỡng hay lớp học thêm, các trường đào tạo từ quận này

sang quận khác phân bố không đồng đều. Điều này thấy rõ ở các huyện xa trung tâm thành phố, đòi hỏi phải di chuyển xa và khó khăn khi mời các giáo viên giỏi về dạy. Nói chung, quãng đường đến các lớp bồi dưỡng hay lớp học thêm ngắn hơn quãng đường đi đến các lớp học chính quy.

Tỷ lệ người đi chợ gần nhà trên vỉa hè ở Hà Nội cao hơn ở TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, người dân ở cả hai thành phố thường đi mua các hàng tiêu dùng hàng ngày ở những chợ nhỏ hơn là ở những chợ vỉa hè. Ở cả Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, người dân rất ít khi đến các chợ lớn hay các siêu thị nhỏ để mua sắm. Phụ nữ thường đi chợ nhiều hơn và thường xuyên hơn nam giới. Sự khác biệt giữa nam và nữ giảm đáng kể nếu phân tích theo số lượt người đi siêu thị. Mức sống ngày càng cao thì dường như sự bình đẳng nam nữ trong việc đi siêu thị càng tăng.

Phân tích hoạt động vui chơi giải trí cho thấy rõ ràng là việc đi thăm bạn bè và họ hàng người thân, rất phổ biến ở Việt Nam. Điều này đúng với cả TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội. Đây là loại hình giải trí phổ biến nhất, bỏ xa các loại hình giải trí khác. Tại TP. Hồ Chí Minh loại hình giải trí xếp hàng thứ hai là đến các quán bar và đi dạo và tại Hà Nội là đi dạo và xem phim tại các rạp chiếu bóng.

Loại hình giải trí bằng Karaoke được người TP. Hồ Chí Minh ưa chuộng hơn người Hà Nội. Đi nghe hòa nhạc vẫn không phổ biến hay nói một cách khác là ít được ưa chuộng đối với người Việt Nam. Ở cả hai thành phố, tỷ lệ đối tượng điều tra đi đến nhà văn hóa thanh niên, vũ trường và hộp đêm không cao; số người đến với các hoạt động của khu phố, đi chùa và nhà thờ, đi dã ngoại và thám hiểm hay đi du lịch vẫn còn thấp.

Ý kiến về việc đi lại

Khó khăn lớn nhất là nạn ách tắc giao thông, nhất là ở các trung tâm thành phố (TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội). Trong những năm gần đây, chính quyền các thành phố đã thực hiện nhiều dự án để cải thiện tình hình giao thông đô thị, tuy nhiên kết quả vẫn còn hạn chế. Số lượng phương tiện giao thông tăng lên nhanh chóng trong khi hệ thống đường xá phát triển chưa tương xứng và chưa đồng bộ. Vì thế tăng thời gian tham gia giao thông sẽ gây ra nhiều vấn đề cho cuộc sống hàng ngày của một bộ phận người dân của hai thành phố. Một vấn đề khác nghiêm trọng hơn là số lượng xe gắn máy bùng nổ khiến tai nạn giao thông đường bộ tăng lên. Tuy nhiên, trước tình hình chung này, trong hơn một năm nay, các phương tiện giao thông công cộng đã có những tiến bộ đáng kể. Việc gia tăng tuyến xe, lượng xe, thói quen sử dụng xe buýt của người dân là những dấu hiệu tích cực trong việc thỏa mãn nhu cầu đi lại của người dân thành phố.

Đề cập đến các giải pháp cho việc phát triển giao thông công cộng, hơn 30% những người được phỏng vấn đã đề nghị nhiều giải pháp khác nhau. Điều này cho thấy người dân quan tâm đến các vấn đề của vận tải công cộng. Đa số người trả lời mong muốn mở rộng hệ thống vận tải công cộng, đặc biệt là về phía các quận ngoại thành và

nông thôn, như tăng lượng xe, mở thêm các tuyến đường mới, tăng chuyển, bố trí các trạm dừng gần nơi ở và đa dạng các loại hình chuyên chở công cộng. Bên cạnh các đề nghị củng cố vận tải công cộng, vấn đề cải thiện chất lượng đường bộ cũng được nêu ra rất nhiều để việc phát triển xe buýt được thuận lợi, nhất là trong các quận trung tâm, chẳng hạn xây dựng tuyến đường riêng dành cho xe buýt.

Đề nghị của những người được phỏng vấn cần được cụ thể hóa trong các chương trình hoạch định hệ thống vận tải công cộng. Nói cách khác, trong việc lập các kế hoạch phát triển vận tải công cộng, cần phải lưu tâm đến ý kiến của nhân dân để các hoạch định được thiết thực, khả thi và hiệu quả, có thể nói là bền vững.

Các dự án tương lai

Điểm quan trọng là phải tìm hiểu ý định chuyển cư của người dân thành phố trong tương lai. Điều này cho phép đánh giá và ước tính số lượng dịch chuyển chỗ ở, phục vụ xây dựng và điều chỉnh các chính sách nhằm đảm bảo sự phân bố dân số mới trong vùng đô thị và dự đoán được số dân trong những năm sắp tới cho các vùng đô thị khác nhau.

Đa số người dân tuyên bố muốn ở lại nơi ở hiện nay của mình. Cho dù có những khác biệt giữa TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, tỷ lệ người dân trên 13 tuổi muốn dời nhà chỉ ở mức 9,2% ở Hà Nội và 4,6% ở TP. Hồ Chí Minh. Đây là một nguyện vọng nói chung khá phổ biến mà các nhà chức trách cần phải lưu tâm khi hoạch định các chính sách, trong đó có chính sách giãn dân.

Những người sống ở trung tâm ở cả hai thành phố muốn di chuyển nhiều hơn những người sống ở ngoại ô. Tuy nhiên, cần phải nói thêm là chính quyền hai thành phố đã đưa ra một chính sách khuyến khích trực tiếp hay gián tiếp việc di chuyển về phía ngoại thành, nhất là về các quận đô thị mới thành lập. Các dự án làm đẹp thành phố cũng có ảnh hưởng trực tiếp hay gián tiếp đến quyết định di chuyển của người dân.

Các hướng di chuyển có thể là trong nội thị, nghĩa là từ quận này sang quận khác, nhưng cũng có thể là nông thôn-thành thị nghĩa là từ các huyện ngoại thành thuộc biên giới hành chính của thành phố sang một quận trong thành phố. Đặc biệt cần phải nói rằng các quận ngoại thành và các huyện của Hà Nội có sức thu hút hơn của TP. Hồ Chí Minh. Sức hấp dẫn này có thể được giải thích bởi mật độ dân số ở các quận trung tâm Hà Nội đã quá dày đặc trong khi các quận Tân Bình và Gò Vấp của TP. Hồ Chí Minh vẫn còn có thể dung nạp được ở một mức độ nào đó. Một lý giải khác có thể là quản lý quỹ đất đô thị ở ngoại thành của Hà Nội có thể tốt hơn.

Chúng ta cần lưu ý là những người muốn chuyển cư mà chưa biết chính xác mình sẽ đến khu vực nào chiếm tỷ lệ khá cao, đặc biệt là tại Hà Nội. Có nhiều nguyên nhân lý giải cho tình trạng này: thiếu thông tin về quy hoạch thành phố, khó khăn tài

chính, giá nhà và đất ở những vùng muốn đến quá cao so với khả năng tài chính, các điều kiện sống chưa tốt.

Chính quyền hai thành phố khuyến khích giãn dân đồng thời phát triển đô thị. Việc xác định được đặc điểm dân cư cho phép Chính phủ đề ra những chính sách giãn dân cụ thể và thích hợp cho các đối tượng khác nhau.

Ba phần tư dân số muốn chuyển chỗ ở là những người còn rất trẻ, dưới 40 tuổi, độc thân hay vừa mới lập gia đình, họ cần có nhà riêng nên đi tìm kiếm một nơi ở mới. Họ là những người có trình độ học vấn tương đối cao, có mức sống từ trung bình trở lên. Họ là những người đã có việc làm ổn định. Tóm lại, chúng ta có thể nhận định rằng nhóm người mong muốn chuyển cư có tính năng động về mặt nghề nghiệp hơn những người không muốn chuyển cư và những hộ có mức sống thấp chưa thuộc nhóm này.

Tài liệu tham khảo¹

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.

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 được đánh số trang.

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).

[Bassand Michel, Thái Thị Ngọc Du, Tarradellas Joseph, Cunha Antonio, Bolay Jean-Claude (Chủ biên), 2000, Siêu đô thị hoá, khủng hoảng môi trường và phát triển bền vững. Nước và chỗ ở tạm thời ở thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Lausanne: Tạp chí Bách khoa và đại học Romandes, XII-296 tr. (Khoa học, Kỹ thuật và Xã hội)]

Bộ Xây dựng, 1999, Quy hoạch xây dựng các đô thị Việt Nam. Tập I. Hà Nội: Nhà xuất bản Xây dựng, 323 tr.

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 Thuý Hương (Dir.), 2006, La ville vietnamienne en transition. Paris: Karthala, IMV, PADDI. 314 p. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới: Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý 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.

Centre for Population and Human Resources Studies, 1997, Report on spontaneous migration survey in Hanoi. Hanoi, 93 p. + Appendix.

¹ Các thư mục nằm phía sau các chương.

- 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).
- Cục định canh định cư và vùng kinh tế mới, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc, Đỗ Văn Hòa, Trịnh Khắc Thẩm (Chủ biên), 1999, Nghiên cứu di dân ở Việt Nam. Hà Nội: Nhà xuất bản Nông nghiệp, 179 tr. (Dự án 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).
- Cục Thống kê Hà Nội/Hanoi Statistical Office, 2003, Niên giám thống kê Hà Nội 2002/ Hanoi statistical yearbook 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.
- 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.
- 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 Kế, 2000, La population de Hanoi. *In* Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Việt-nam. Paris : Karthala, CEPED, 614 p., + 16 pl. h.t., p. 243-261 (Économie et Développement).
Tài liệu mới: Đặng Xuân Đường, Lê Hồng Kế, 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 đĩa CD với số liệu thô và một tài liệu hướng dẫn 71 trang]

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.

[Godard Xavier, Cusset, Jean-Michel, 1996, Từ hệ thống vận tải ở Việt Nam đến tìm nghiên cứu về hiện đại hoá. *Tạp san khoa học nhân văn* (Paris), tập 32, số 3, tr. 555-576.]

Goldblum Charles, 1988, Métropoles de l'Asie du Sud-Est : stratégies urbaines et politiques du logement. Paris : L'Harmattan, 279 p.

[Goldblum Charles, 1988, *Siêu đô thị ở Đông Nam Á: Chiến lược đô thị và chính sách nhà ở*. Paris: Nhà xuất bản Harmattan, 279 tr.]

Gubry Patrick (Dir.), 2000, Population et développement au Việt-nam. Paris : Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t. (Économie et Développement).

Tài liệu mới: 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 Thị Hương, 2002, Présentation de Hồ Chí Minh Ville. In Gubry Patrick, Vu Thi Hồng, Lê Văn 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).

Tài liệu mới: 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. Chí Minh, 389 tr., tr. 131-149.

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Nguyễn Thị Thiêng, Trần Thị Thanh Thủy, 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 Etrangères (Direction Générale de la Coopération Internationale et du Développement, DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 p., p. 92-97. (Partenariats).

[Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Nguyễn Thị Thiêng, Trần Thị Thanh Thủy, 2004, Di chuyển tạm thời ở các thành phố lớn của Việt Nam: Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội. Goldblum Charles, Osmont Annik, Diaz Isabel (Điều phối viên), Quản lý các thành phố phía Nam. Khó khăn trong nghiên cứu và hoạt động. Kỳ yếu hội thảo khoa học Quốc tế của PRUD ((Paris, UNESCO, 5-7 tháng 5 năm 2004). Paris: Bộ ngoại giao (Vụ hợp tác Quốc tế và Phát triển DGCID), GEMDEV, ISTED, 296 tr, tr. 92-97. (Các bên đối tác).]

Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hương, Vũ Hoàng 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 Thuý Hương (Dir.), La ville vietnamienne en transition. Paris : Karthala, IMV, PADDI, 314 p., p. 73-110. (Hommes et Sociétés).

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị 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 : Thế Giới, IMV, PADDI, 323 tr., tr. 74-110.

Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý 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.

Tài liệu mới: Gubry Patrick, Lortic Bernard, Grenèche Gilles, Lê Văn Thành, Lê Thị Hương, Trần Thị Thanh Thủy, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý 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 Thủy Hương, Vu Hoang Ngân, Nguyễn Thế Chinh, 2003, Hanoi: Population et migrations intra-urbaines. In Ủy Ban Nhân Dân Thành Phố Hà Nội, Région Île-de-France, Pandolfi Laurent, Hà Văn Quê (Eds), 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 yêu hội thảo của PRUD, Hanoi, 12-14 novembre 2002. Hanoi : Institut des Métiers de la Ville (IMV)/ Du an dao tao chuyên ngành đô thị, 287 p., p. 97-103.

Tài liệu mới: 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 Chinh, 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 yêu 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).

Tài liệu mới: 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 Việt-nam traditionnel. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), n° 184, p. 419-441.

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1993, Các vấn đề đô thị ở Việt Nam xưa. Tập san Hải Ngoại (Bordeaux-Talence), số 184, tr. 419-441.]

Langlet-Quach Thanh Tâm, 1993-1994, Le phénomène urbain dans le Việt-nam contemporain. *Bulletin de l'Association des Amis de l'Orient*, n° 37, p. 16-18.

[Langlet-Quách Thanh Tâm, 1993, Các vấn đề đô thị ở Việt Nam ngày nay. Tập san Hội những người bạn ở Phương Đông, số 37, tr. 16-18.]

- Lê Thị Hương, 2000, La population de Hồ Chí Minh Ville. In Gubry Patrick (Dir.), Population et développement au Việt-nam. Paris : Karthala, CEPED, 614 p. + 16 pl. h.t., p. 263-284. (Economie et développement).
Tài liệu mới: 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 Văn Thanh, 1999, Migration et urbanisation au Việt-nam: constantes et changements depuis la politique du «Renouveau». Mémoire de DEA, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 114 p.
[Lê Văn thành, 1999, Di dân và Đô thị hoá ở Việt nam: Sự ổn định và những biến đổi từ khi có chính sách « đổi mới ». Luận văn thạc sỹ, Trường đại học khoa học xã hội, Paris, 114 tr.]
- 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).
[Miras Claude de, Quertamp Fanny, 1999, Tăng trưởng kinh tế và đô thị hoá ở Việt Nam. Đô thị hoá vùng ngoại ô có tính ngược đời ở Hà Nội: Chi phối không gian có giới hạn, một sự tích lũy được sinh lợi bền vững. Talence : Regards, 20 tr. (Sưu tập Khoa học).]
- 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 Hồ Chí Minh Ville (1986-1996). Thèse de doctorat d'urbanisme, Université de Paris VIII, 2 vol., 563 p.
[Nguyễn Laurence, 1999, Nét tổng quát của chính sách hiện đại hoá và phát triển đô thị ở Hà Nội và Thành Phố Hồ Chí Minh (1986-1996). Luận án tiến sỹ về đô thị hoá, Trường đại học Paris VIII, 2 tập, 563 tr.]
- 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 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 TP. 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, 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.
- Pandolfi Laurent, 2001, Une terre sans prix. Réforme foncière et urbanisation au Việt-nam. Hanoi, 1986-2000. Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris VIII, 567 p.
 [Pandolfi Laurent, 2001, Một mảnh đất vô giá. Cải cách ruộng đất và đô thị hoá ở Việt Nam. Hà Nội, 1986-2000. Luận án tiến sĩ về đô thị hoá và quy hoạch, Đại học Paris VIII, 567 tr.]
- Papin Philippe, 2001, Histoire de Hanoi. Paris: Fayard, 404 p. (Histoire des grandes villes du monde).
 [Papin Philippe, 2001, Lịch sử Hà Nội. Paris: Fayard, 404 tr. (Lịch sử của các thành phố lớn trên thế giới).]
- Parenteau René (Dir.), 1997, Habitat et environnement urbain au Việt-nam. Hanoi et Hồ Chí Minh Ville. Paris, Ottawa : Karthala, CRDI, 334 p. + 24 pl. h.t. (Hommes et Sociétés).
 [Parenteau René (Chủ biên), 1997, Nơi ở và môi trường đô thị ở Việt nam. Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Paris, Ottawa: Nhà xuất bản Karthala, CRDI, 334 tr. + 24 tập tranh ảnh. (Con Người và Xã Hội).]
- Phan Văn Khiết, 2000, Nghiên cứu cơ chế và chính sách phát triển giao thông nông thôn ở TP. Hồ Chí Minh. TP. Hồ Chí Minh: Viện Kinh tế, ii-83 tr.
- 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 Hồ Chí Minh Ville : le coût d'une métamorphose mal maîtrisée. *Informations et Commentaires* (Lyon), n° 99, p. 27-32.
 [Schmitt Mathias, 1997, Giao thông đô thị ở thành phố Hồ Chí Minh: Cái giá của sự thay đổi lớn không được kiểm chế đúng mức. Thông Tin và Bình Luận (Lyon), số 99, tr. 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.HCM/ 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 Hồ Chí Minh Ville. *Les Cahiers d'Outre-Mer* (Bordeaux-Talence), vol. 49, n° 196, p. 377-386.

[*Thai Thi Ngoc Du, 1996, Siêu đô thị hoá, quản lý thành phố và Nhà ở tại thành phố Hồ Chí Minh. Tập san Hải Ngoại (Bordeaux-Talence), tập. 49, số 196, tr. 377-386.*]

Ton Sĩ Kinh, Đô Thị 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.

[*Tôn Sĩ Kinh, Đỗ Thị Loan, Thái Thị Ngọc Du (Biên dịch), 1996 từ Sài Gòn đến Vùng chia khoá của phát triển. Triển vọng mới của sự phát triển liên tục và biến động của thành phố lớn ở miền Nam Việt Nam. Tập san Hải Ngoại (Bordeaux-Talence), tập 49, số 196, tr. 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/ Statistical Publishing House, xii-646 p.

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.

Tài liệu mới: 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.

Tài liệu mới: 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.
Tài liệu mới : 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 TĐT 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.
Tài liệu mới: 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.
Tài liệu mới: General Statistics Office (GSO), United Nations Population Fund (UNFPA), 2005, The 2004 Vietnam migration survey: Major findings. Hanoi: Statistical Publishing House, xvi-199 p. [Có đĩa CD]
- Tổng cục Thống kê, Quỹ Dân số Liên Hợp Quốc (UNFPA), Nguyễn Đình Cừ, 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.
Tài liệu mới: 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.
Tài liệu mới: 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.
Tài liệu mới: 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 tại 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. Hồ Chí Minh: Nhà xuất bản thành phố Hồ Chí Minh, 676 tr., 870 tr., 640 tr., 576 tr.
- 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).
Tài liệu mới: 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 Hong, 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).
[Trương Sĩ Anh, Gubry Patrick, Vũ Thị Hồng, Huguet Jerrold W., 1996a, Thành phố Hồ Chí Minh: từ di dân đến việc làm. Paris: Trung tâm Dân số và Phát triển Pháp, 52 tr. (Tập san của CEPED, số 40).]
- Trương Sĩ 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.
- 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.
- 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.

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 1991, Hội thảo di dân, khuyến khích thương mại và phát triển đô thị. TP. Hồ Chí Minh, 13-15/11/1991. TP. Hồ Chí Minh. (Dự án 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).

Viện Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, 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).

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).

Tài liệu mới: 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.

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).

Tài liệu mới: Institute for Economic Research of Ho Chi Minh City (IER) (Ed.), Vu Thi Hong, Le Van Thanh, Trương Sĩ 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).

Tài liệu mới: 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).

Tài liệu mới: 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).

Tài liệu mới: 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 hành phố Hà Nội. Atlas thông tin địa lý thành phố Hà Nội. Hà Nội: Nhà xuất bản Bản Đồ, 379 tr.

Tài liệu mới: 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 : Editions de la cartographie, 379 p.

Vũ Tự Lập, Taillard Christian, 1994, Atlas du Việt-nam/ Atlat Việt Nam/ An Atlas of Vietnam. Montpellier, Paris : Reclus, La Documentation Française, 421 p. (Collection Dynamiques du territoire).

Phụ lục tổng hợp

Phụ lục 1

**DIỆN TÍCH, DÂN SỐ
VÀ ĐƠN VỊ HÀNH CHÍNH NĂM 1999
TẠI TP. HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI**



**Bảng 1a: Thành phố Hồ Chí Minh. Diện tích, dân số theo quận huyện
TĐTDS 1999**

Quận, huyện	Diện tích (km ²)	Số hộ gia đình	Tổng dân số (người)	Tỷ lệ nam (%)	Mật độ (ng./km ²)	Dân số thành thị theo TĐTDS (người) *	Dân số thành thị tạm ước (người)
Toàn TP.HCM	2.093,7	1.016.744	5.034.058	48,1	2.404	4.207.825	3.660.034
Các quận	440,0	819.776	4.127.258	48,0	9.380	4.127.258	3.579.467
<i>Quận trung tâm</i>							
<i>Toàn quận trung tâm</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>
Quận 1	7,6	47.475	226.151	46,6	29.757	226.151	226.151
Quận 3	4,8	43.942	222.448	46,9	46.343	222.448	222.448
Quận 4	4,0	34.480	192.149	47,7	48.037	192.149	192.149
Quận 5	4,1	40.257	209.528	47,2	51.104	209.528	209.528
Quận 6	7,0	47.156	252.527	48,1	36.075	252.527	252.527
Quận 8	18,8	62.910	328.538	48,2	17.475	328.538	328.538
Quận 10	5,7	46.324	240.122	47,7	42.127	240.122	240.122
Quận 11	5,0	43.770	238.494	47,2	47.699	238.494	238.494
Gò Vấp	19,2	65.657	309.586	48,2	16.124	309.586	309.586
Tân Bình	38,5	114.007	579.559	48,7	15.053	579.559	579.559
Bình Thạnh	20,5	78.228	403.065	47,8	19.662	403.065	403.065
Phủ Nhuận	5,1	35.987	183.837	47,4	36.046	183.837	183.837
<i>Quận ven đô</i>							
<i>Toàn quận ven đô</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>
Quận 2	50,2	21.716	102.094	49,3	2.034	102.094	16.437
Quận 7	35,9	23.599	111.911	47,7	3.117	111.911	30.776
Quận 9	113,1	32.541	148.804	50,5	1.316	148.804	12.797
Quận 12	52,5	36.838	168.639	48,8	3.212	168.639	48.062
Thủ Đức	48,0	44.889	209.806	48,6	4.371	209.806	85.391
Các huyện	1.653,7	196.968	906.800	48,5	548	80.567	80.567
<i>Ngoại thành</i>							
Củ Chi	428,5	58.188	253.116	47,4	591	11.348	11.348
Hóc Môn	109,5	43.226	203.393	48,3	1.857	15.933	15.933
Bình Chánh	303,3	70.891	329.332	49,0	1.086	37.577	37.577
Nhà Bè	98,4	12.836	62.804	49,2	638	15.709	15.709
Cần Giờ	714,0	11.827	58.155	49,9	81	-	-

Nguồn: Kết quả toàn diện TĐTDS năm 1999

* Theo định nghĩa hành chính của Tổng điều tra dân số

** Nội suy từ mật độ dân số, một mật độ 500 người/km² tương ứng với 0% dân số thành thị và một mật độ 10.000 người/km² à 100 % dân số thành thị

**Bảng 1b: Thành phố Hà Nội. Diện tích, dân số theo đơn vị hành chính
TĐTDS 1999**

Quận, huyện	Diện tích (km ²)	Số hộ gia đình	Tổng dân số (người)	Tỷ lệ nam (%)	Mật độ (ng./km ²)	Dân số thành thị theo TĐTDS (người) *
Hà Nội	927,4	641.863	2.675.166	50,0	2.885	1.523.936
Các quận	82,8	347.032	1.403.426	50,0	16.950	1.403.426
<i>Quận trung tâm</i>						
<i>Toàn quận trung tâm</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 Đình	8,8	50.225	198.116	50,0	22.513	198.116
Hoàn Kiếm	4,5	39.876	165.080	49,9	36.684	165.080
Hai Bà Trưng	13,5	84.787	350.294	51,3	25.948	350.294
Đống Đa	10,7	82.334	328.230	48,8	30.676	328.230
<i>Quận ven đô</i>						
<i>Toàn quận ven đô</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
Cầu Giấy	11,9	29.570	122.458	48,0	10.291	122.458
Các huyện	844,6	294.831	1.271.740	50,0	1.506	120.510
<i>Ngoại thành</i>						
Sóc Sơn	313,9	52.740	246.261	50,2	785	3.027
Đông 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
Từ Liêm	72,0	46.155	192.959	50,7	2.680	11.141
Thanh Trì	98,8	54.387	232.472	50,2	2.353	10.576

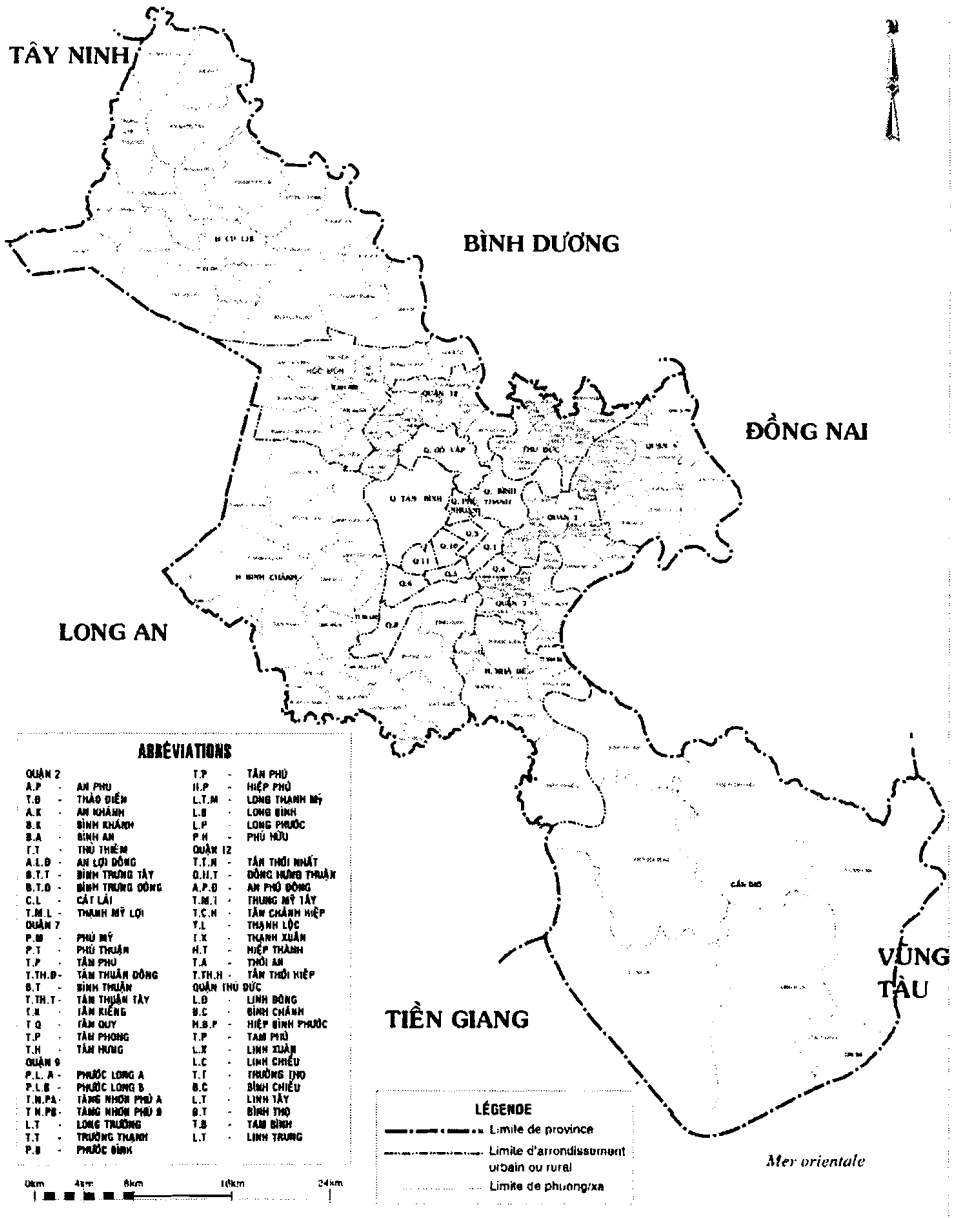
Nguồn: Kết quả toàn diện TĐTDS năm 1999

* Theo định nghĩa hành chính của Tổng điều tra dân số

** Mật độ dân số thưa do có mặt của Hồ Tây, Hồ tây chiếm một phần diện tích

Phụ lục 2

BẢN ĐỒ HÀNH CHÍNH



Hình 1a: Thành phố Hồ Chí Minh. Bản đồ đơn vị hành chính (2003)



Hình 2a: Hà Nội. Bản đồ đơn vị hành chính (2003)

Phụ lục 3

BẢNG CÂU HỎI¹

¹ Điều tra được tiến hành thông qua bảng câu hỏi tiếng Việt. Bản tiếng Việt được dịch ra từ bản tiếng Pháp. Từ trang 1 đến trang 3 được in theo khổ A3. Phần thông tin về dịch sử di chuyển (phần 4) không được phân tích trong các ấn phẩm liên quan đến di chuyển nội thị.

Viện Kinh tế
Thành phố Hồ Chí Minh

Viện Nghiên cứu
vì sự phát triển
Paris

Trường Đại học Kinh tế Quốc dân
Trung tâm Dân số
Hà Nội

**CHƯƠNG TRÌNH NGHIÊN CỨU DI CHUYỂN NỘI THỊ
TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI**

Các nội dung trong phiếu chỉ phục vụ mục đích nghiên cứu và hoàn toàn được giữ kín

PHIẾU KHẢO SÁT

Phiếu số (điều tra viên không ghi vào đây): _____

Họ và tên chủ hộ: _____

Thành phố **Hồ Chí Minh** _____ | 1 |

Quận/ huyện: _____

Phường/ xã: _____

Tổ dân phố / tổ nhân dân: _____

Số nhà:.....Đường/ Phố:.....

Địa bàn điều tra: _____

Số thứ tự hộ gia đình: _____

Tình trạng di chuyển của hộ gia đình tại thời điểm lập danh sách hộ: _____

(1. Hộ không di chuyển ; 2. Hộ có di chuyển)

BIÊN BẢN PHÒNG VẤN, KIỂM TRA, GIÁM SÁT

Họ và tên điều tra viên:.....

Ngày hoàn tất phỏng vấn: Ngày.....tháng.....

Tổng số phiếu hộ dùng cho phỏng vấn:.....

Nhận xét:

.....
.....

Nhận xét của kiểm soát viên tại địa bàn:

.....

Nhận xét của giám sát viên:

.....

**Chương trình nghiên cứu đô thị vì sự phát triển
(PRUD)**

PHẦN II: THÔNG TIN VỀ NHÀ Ở VÀ ĐIỀU KIỆN SỐNG CỦA HỘ GIA ĐÌNH

Họ và tên chủ hộ:.....
 Thành phố: Hồ Chí Minh..... | 1 |
 Quận/ huyện: | | |
 Phường/ xã: | | |
 Tổ dân phố / tổ nhân dân: | | |
 Địa bàn điều tra: | | |
 Số thứ tự hộ gia đình: | | |

2.1. Từ ngày 1/ 1/ 1998 gia đình Ông/Bà có chuyển chỗ ở không?

(ĐTV đối chiếu với cột 11 trong phiếu hộ để kiểm tra thông tin. Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Có
2. Không *(chuyển sang câu 2. 4, chỉ trả lời cột bên trái)*

2.2. Nếu có thì nhà Ông/Bà trước đây ở quận nào?

Tên quận *(Nếu ở trong thành phố)*: | | | |

Tên tỉnh *(Nếu từ tỉnh khác tới)*: | | |

Tên nước *(Nếu ở nước ngoài về)*: | | |

2.3. Xin Ông/Bà vui lòng cho biết lý do chính khiến gia đình ta chuyển đến đây sinh sống:

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Muốn có nhà rộng hơn
2. Muốn có nhà nhỏ hơn
3. Muốn có nhà đầy đủ tiện nghi hơn, hoặc hiện đại hơn
4. Muốn trở thành chủ sở hữu nhà ở
5. Do muốn tách hộ ra ở riêng
6. Muốn trở thành một gia đình riêng sau kết hôn
7. Chuyển đến gần nơi làm việc do thay đổi nơi làm việc hoặc điều kiện làm việc
8. Do thay đổi nơi học tập hoặc mong muốn có điều kiện học tập tốt hơn
9. Do giải phóng mặt bằng, di dời tại nơi ở cũ
10. Giá nhà/ đất ở đây rẻ hơn so với những nơi khác
11. Môi trường và điều kiện sống ở đây tốt hơn
12. Muốn sống gần bà con/ bạn bè
13. Được thừa kế, chia tài sản thừa kế
14. Lý do khác *(ghi cụ thể)*

.....

2.4. Nhà ở của ông/ bà thuộc loại nào dưới đây?

(Chỉ chọn một câu trả lời trong mỗi cột. Cột bên phải chỉ dành cho những hộ gia đình có di chuyển chỗ ở sau 1/1/1998. Đối với những gia đình có sự thay đổi nơi ở do kết hôn thì nơi ở trước đây là nơi ở cũ của chủ hộ gia đình hiện tại)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà chia lô	1. Nhà chia lô
2. Biệt thự	2. Biệt thự
3. Căn hộ chung cư	3. Căn hộ chung cư
4. Loại khác (ghi cụ thể)	4. Loại khác (ghi cụ thể)

2.5. Vị trí nhà ở của Ông/Bà thuộc loại nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Mặt phố	1. Mặt phố
2. Trong hẻm/ ngõ rộng hơn 4 m	2. Trong hẻm/ ngõ rộng hơn 4 m
3. Trong hẻm/ ngõ hẹp dưới 4m	3. Trong hẻm/ ngõ hẹp dưới 4m
4. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông có qui hoạch	4. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông có qui hoạch
5. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông không có qui hoạch	5. Nhà ven sông hồ, trên kinh rạch/sông không có qui hoạch
6. Nhà khác (Ghi cụ thể).....	6. Nhà khác (Ghi cụ thể).....

2.6. Nhà ông/ bà thuộc loại sở hữu nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà riêng	1. Nhà riêng
2. Thuê của nhà nước	2. Thuê của nhà nước
3. Thuê của tư nhân	3. Thuê của tư nhân
4. Nhà nhà nước (cơ quan nhà nước) ở không mất tiền .	4. Nhà nhà nước (cơ quan nhà nước) ở không mất tiền.
5. Nhà cơ quan (tư nhân) ở không mất tiền	5. Nhà cơ quan (tư nhân) ở không mất tiền
6. Ở nhờ nhà người khác	6. Ở nhờ nhà người khác
7. Nhà tập thể, nhà thờ, nhà chùa	7. Nhà tập thể, nhà thờ, nhà chùa
8. Nhà khác (ghi cụ thể).....	8. Nhà khác (ghi cụ thể).....

2.7. Tường nhà của Ông/Bà được xây dựng bằng vật liệu gì?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Bê tông đúc	1. Bê tông đúc
2. Gạch, đá	2. Gạch, đá
3. Tôn, sắt thép, nhôm	3. Tôn, sắt thép, nhôm
4. Gỗ, ván	4. Gỗ, ván
5. Tre nứa, lá	5. Tre nứa, lá
6. Bùn đất	6. Bùn đất
7. Vật liệu khác (ghi cụ thể)	7. Vật liệu khác (ghi cụ thể)

2.8. Mái nhà của Ông/Bà được làm bằng vật liệu gì?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Bê tông đúc	1. Bê tông đúc
2. Ngói	2. Ngói
3. Tôn	3. Tôn
4. Tấm lợp (nhựa PVC)	4. Tấm lợp (nhựa PVC)
5. Vải bạt, giấy dầu	5. Vải bạt, giấy dầu
6. Gỗ	6. Gỗ
7. Tre nứa, rơm rạ, lá	7. Tre nứa, rơm rạ, lá
8. Vật liệu khác (Ghi cụ thể).....	8. Vật liệu khác (Ghi cụ thể).....

2.9. Nhà Ông/ Bà có những loại phòng nào dưới đây?

(Ghi số phòng thuộc sở hữu một phần hoặc toàn bộ của ông/bà nếu nó nằm trong ngôi nhà)

Loại phòng	Số phòng	
	Hiện nay	Trước kia
1. Bếp riêng (phòng dành riêng làm bếp)		
2. Nhà tắm (có hoặc không có nhà vệ sinh)		
3. Nhà vệ sinh riêng (phòng dành riêng làm nhà vệ sinh)		
4. Các loại phòng khác (phòng ăn; phòng khách; phòng ngủ)		

2.10. Bếp mà gia đình Ông/Bà đang sử dụng thuộc loại nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Bếp riêng khép kín trong nhà	1. Bếp riêng khép kín trong nhà
2. Bếp riêng ghép với phòng khác khép kín trong nhà	2. Bếp riêng ghép với phòng khác khép kín trong nhà
3. Bếp riêng nằm ngoài nhà ở	3. Bếp riêng nằm ngoài nhà ở
4. Bếp chung với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở	4. Bếp chung với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở
5. Không có bếp	5. Không có bếp

2.11. Hộ gia đình Ông/Bà sử dụng loại nhà tắm nào dưới đây?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà tắm riêng khép kín trong nhà	1. Nhà tắm riêng khép kín trong nhà
2. Nhà tắm riêng nằm ngoài nhà ở	2. Nhà tắm riêng nằm ngoài nhà ở
3. Nhà tắm với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở	3. Nhà tắm với hộ khác nằm trong hoặc ngoài nhà ở
4. Không có nhà tắm	4. Không có nhà tắm

2.12. Vị trí nhà vệ sinh của Ông/Bà ở đâu?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nhà vệ sinh riêng khép kín trong nhà	1. Nhà vệ sinh riêng khép kín trong nhà
2. Nhà vệ sinh riêng ghép với nhà tắm trong nhà	2. Nhà vệ sinh riêng ghép với nhà tắm trong nhà
3. Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài nhà ở	3. Nhà vệ sinh riêng nằm ngoài nhà ở
4. Nhà vệ sinh chung với các hộ khác	4. Nhà vệ sinh chung với các hộ khác
5. Không có nhà vệ sinh	5. Không có nhà vệ sinh

2.13. Gia đình Ông/Bà sử dụng nhà vệ sinh loại nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Hố xí dội nước	1. Hố xí dội nước
2. Hố xí hai ngăn	2. Hố xí hai ngăn
3. Hố xí một ngăn	3. Hố xí một ngăn
4. Hố xí xây bằng xi măng	4. Hố xí xây bằng xi măng
5. Hố xí xây bằng đất	5. Hố xí xây bằng đất
6. Hố xí công cộng	6. Hố xí công cộng
7. Trên sông, hồ, ao	7. Trên sông, hồ, ao
8. Không có hố xí	8. Không có hố xí

2.14. Tổng diện tích nhà ở của Ông/Bà là bao nhiêu mét vuông (m²)?

Tổng diện tích nhà ở (m ²) (Tổng diện tích các phòng trên và hành lang)	Hiện nay	Trước đây

2.15. Kết cấu mặt đường (phố, ngõ/ hẻm) của khu nhà Ông/Bà ở thuộc loại nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Đường bê tông	1. Đường bê tông
2. Đường trải nhựa	2. Đường trải nhựa
3. Đường lát xi măng	3. Đường lát xi măng
4. Đường trải đá, sỏi	4. Đường trải đá, sỏi
5. Đường đất	5. Đường đất

2.16. Nhà của Ông/Bà có bị ngập nước không?

(Chỉ chọn một câu trả lời, khoanh tròn vào phương án lựa chọn)

Hiện nay	Trước đây
1. Có, bị ngập do nước sông	1. Có, bị ngập do nước sông
2. Có, bị ngập do nước mưa	2. Có, bị ngập do nước mưa
3. Không bị ngập	3. Không bị ngập

2.17. Hộ gia đình Ông/Bà sử dụng nguồn thấp sáng nào là chính?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Dùng điện lưới quốc gia	1. Dùng điện lưới quốc gia
2. Đèn măng sông, pin, acqui	2. Đèn măng sông, pin, acqui
3. Dùng đèn dầu, ga, nến	3. Dùng đèn dầu, ga, nến
4. Khác (Ghi cụ thể).....	4. Khác (Ghi cụ thể).....
5. Không thấp sáng ban đêm	5. Không thấp sáng ban đêm

2.18. Hộ gia đình Ông/Bà dùng nguồn nước sinh hoạt nào là chính?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Nước máy riêng trong nhà	1. Nước máy riêng trong nhà
2. Nước máy công cộng	2. Nước máy công cộng
3. Nước giếng khoan	3. Nước giếng khoan
4. Nước giếng dùng gàu múc	4. Nước giếng dùng gàu múc
5. Nước mưa	5. Nước mưa
6. Nước sông/ hồ / kinh rạch	6. Nước sông/ hồ / kinh rạch
7. Nguồn nước khác (Ghi cụ thể).....	7. Nguồn nước khác (Ghi cụ thể).....

2.19. Rác thải của gia đình Ông/Bà được xử lý như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

Hiện nay	Trước đây
1. Dịch vụ thu gom rác tại nhà	1. Dịch vụ thu gom rác tại nhà
2. Đưa rác đến nơi thu gom rác	2. Đưa rác đến nơi thu gom rác
3. Tự xử lý (chôn, đốt)	3. Tự xử lý (chôn, đốt)
4. Vứt bỏ ở đâu đó	4. Vứt bỏ ở đâu đó

2.20. Xin Ông/Bà vui lòng cho biết gia đình có những thiết bị sinh hoạt nào dưới đây?

Số TT	Loại đồ dùng (Có ghi số 1, không có ghi số 0)	Hiện nay	Trước đây
1	Bếp điện, bếp ga		
2	Lò vi ba		
3	Bàn là		
4	Tủ lạnh		
5	Tủ đá		
6	Máy giặt		
7	Máy rửa bát		
8	Radio cassette/ radio		
9	Quạt điện		
10	Máy điều hòa không khí		
11	Ti vi đen trắng, màu		
12	Dàn Hi-fi		
13	Máy ghi âm		
14	Đầu VCD hoặc DVD		
15	Máy ảnh		
16	Camera		
17	Máy tính		
18	Điện thoại cố định, điện thoại di động		
19	Máy may (khâu)/ máy thêu		
20	Máy bơm nước		

2.21. Hộ gia đình Ông /Bà sử dụng hộ những loại phương tiện giao thông nào dưới đây?

Số TT	Loại phương tiện (Có ghi số 1, không có ghi số 0)	Hiện nay	Trước đây
1	Xe đạp		
2	Xe gắn máy		
3	Ô tô cá nhân		
4	Tàu, thuyền		
5	Phương tiện khác (Ghi cụ thể).	.....	.....
	
	

Hộ không di chuyển thì chuyển sang phần IV

PHẦN III: NHỮNG THAY ĐỔI CHUNG LIÊN QUAN ĐẾN THAY ĐỔI NƠI CƯ TRÚ

Phần này chỉ liên quan đến những hộ gia đình di chuyển chỗ ở sau 1/1/1998. ĐTV đối chiếu với cột 11 trong phiếu hộ để kiểm tra lại thông tin.

3.1. Theo Ông/Bà so với nơi ở trước đây, **điều kiện học tập** của các thành viên trong gia đình hiện nay như thế nào? (Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Có nhiều thuận lợi hơn, điều kiện học tập tốt hơn (Chuyển sang câu 3.1.1)
2. Vẫn như cũ (Chuyển sang câu 3.2)
3. Khó khăn hơn, điều kiện học tập kém hơn (Chuyển sang câu 3.1.2)
4. Không liên quan, không có người nhà đang đi học (Chuyển sang câu 3.2)

3.1.1. Những thuận lợi đó là:

(Chỉ chọn một phương án, khoanh tròn vào số tương ứng với thuận lợi chính)

1. Đi học gần hơn
2. Người đi học không cần người nhà đưa đón
3. Chi phí cho việc học tập giảm
4. Chất lượng giảng dạy tốt hơn
5. Thuận lợi khác (Ghi cụ thể):

3.1.2. Những khó khăn đó là:

(Chỉ chọn một phương án, khoanh tròn vào số tương ứng khó khăn chính)

1. Đi học xa hơn
2. Phải có người nhà đưa đón
3. Chi phí cho việc học tập cao hơn
4. Chất lượng giảng dạy kém hơn
5. Khó khăn khác (Ghi cụ thể):

3.2. Theo Ông/Bà **tình hình khám chữa bệnh** tại nơi ở hiện nay so với nơi ở trước kia như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Có nhiều thuận lợi hơn, khám chữa bệnh tốt hơn (Chuyển sang câu 3.2.1)
2. Vẫn như cũ (Chuyển sang câu 3.3)
3. Khó khăn hơn, khám chữa bệnh kém hơn (Chuyển sang câu 3.2.2)

3.2.1. Những thuận lợi đó là:

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số tương ứng với thuận lợi chính)

1. Nơi khám bệnh gần hơn
2. Chi phí cho khám bệnh giảm
3. Chất lượng khám chữa bệnh tốt hơn
4. Thuận lợi khác (Ghi cụ thể):

3.2.2. Những khó khăn đó là:

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số tương ứng với khó khăn chính)

1. Nơi khám bệnh xa hơn
2. Phải trở về cơ sở y tế cũ để khám chữa bệnh
3. Chi phí cho việc khám chữa bệnh cao hơn
4. Chất lượng khám chữa bệnh kém hơn
5. Khó khăn khác (*Ghi cụ thể*):.....

3.3. Tình hình vui chơi giải trí (như: công viên, thư viện, nhà văn hoá, khu giải trí, ...) tại nơi ở hiện nay của Ông/Bà so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Thuận lợi hơn rất nhiều
2. Có thuận lợi hơn
3. Vẫn như cũ
4. Khó khăn hơn
5. Khó khăn hơn rất nhiều

3.4. Tình trạng đường xá tại nơi ở hiện nay của Ông/Bà so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Tốt hơn rất nhiều
2. Có tốt hơn
3. Vẫn như cũ
4. Tồi tệ hơn
5. Rất tồi tệ

3.5. Tình trạng giao thông đi lại tại nơi ở hiện nay của Ông/Bà so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Ở đây, giao thông thoáng hơn, đi lại dễ dàng hơn
2. Ở đây, tình trạng giao thông đi lại vẫn như nơi ở cũ
3. Ở đây, giao thông chật hẹp, đi lại khó khăn hơn

3.6. Điều kiện chung về nhà ở của Ông/Bà và của khu phố hiện Ông/Bà đang sống so với nơi ở cũ như thế nào?

(Chỉ chọn một phương án trả lời, khoanh tròn vào số thích hợp)

1. Tốt hơn rất nhiều
2. Tốt hơn
3. Vẫn như cũ
4. Kém hơn
5. Kém hơn rất nhiều

PHẦN IV: LỊCH SỬ DI CHUYỂN

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên có di chuyển chỗ ở sau ngày 1/1/1998. Mỗi cá nhân có di chuyển sẽ được hỏi bằng một trang riêng. ĐTV đối chiếu với cột 9 và 11 trong phiếu hộ để kiểm tra lại thông tin.

Số trang phân lịch sử di chuyển đính kèm:..... trang.

PHẦN V: THAY ĐỔI NƠI LÀM VIỆC VÀ NGHỀ NGHIỆP CỦA NHỮNG NGƯỜI DI CHUYỂN

Phần này chỉ hỏi những người di chuyển đang làm việc (những người từ 13 tuổi trở lên có chuyển chỗ ở sau 1/1/1998). ĐTV đối chiếu với cột 11 và cột 15 (mã 1) trong phiếu hộ để kiểm tra thông tin. Hãy kẹp thêm phiếu điều tra nếu trong hộ có nhiều hơn 4 người.

Câu hỏi	Người thứ 1	Người thứ 2	Người thứ 3	Người thứ 4
5.1. Tên
5.2 Số thứ tự trong phiếu hộ (Ghi số TT trong phiếu hộ gia đình)
5.3. Sau khi chuyển chỗ ở, Ông/Bà có thay đổi nơi làm việc không? 1. Có (Chuyển sang câu 5.4) 2. Không (Chuyển sang phần VI)
5.4. Ông/Bà đánh giá thế nào về việc thay đổi nơi làm việc? 1. Thuận lợi hơn (Chuyển sang câu 5.5) 2. Như cũ (Chuyển sang câu 5.7) 3. Khó khăn hơn (Chuyển sang câu 5.6)
5.5. Những thuận lợi do thay đổi nơi làm việc là gì? (Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời) 1. Đi làm gần hơn 2. Thu nhập cao hơn 3. Công việc thú vị hơn 4. Được lên chức 5. Giảm bớt các chi phí so với trước 6. Thủ tục hành chính đăng kí sản xuất kinh doanh đơn giản hơn 7. Thuận lợi khác (Ghi cụ thể) (Chuyển sang câu 5.7)

<p>5.6. Những khó khăn do thay đổi nơi làm việc? (Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Đi làm xa hơn 2. Thu nhập giảm so với trước 3. Công việc không phù hợp 4. Bị giáng chức 5. Các chi phí cao hơn so với trước 6. Thủ tục hành chính, đăng kí sản xuất kinh doanh phiền hà hơn 7. Khó khăn khác (Ghi cụ thể) 	<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>.....</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> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
<p>5.7. Lý do chủ yếu khiến Ông/Bà thay đổi nơi làm việc? (Ghi cụ thể)</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>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

PHẦN VI: TÌNH HÌNH ĐI LẠI CỦA CÁC THÀNH VIÊN TRONG HỘ GIA ĐÌNH

Phần này chỉ dành cho các thành viên từ 13 tuổi trở lên trong hộ gia đình. Riêng mục giáo dục và đào tạo sẽ hỏi tất cả các thành viên từ 6 tuổi trở lên (ĐTV đối chiếu với cột 6 và cột 9 trong phiếu hộ để kiểm tra lại thông tin). ĐTV lưu ý hỏi lần lượt từng người và ghi câu trả lời theo mã số thích hợp với từng câu hỏi cho cột tương ứng.

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
6.1. Tên
6.2. Số thứ tự trong phiếu hộ
6.3. Hôm qua Ông /Bà ra khỏi nhà với mục đích gì? <i>(Có thể lựa chọn nhiều phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời)</i>						
0. Không đi ra khỏi nhà
1. Đi làm
2. Đi học
3. Đưa, đón con đi học
4. Đi chợ
5. Thăm họ hàng
6. Thăm bạn bè
7. Đi đến cơ sở y tế (các loại)
8. Đi chơi, giải trí <i>(Ghi cụ thể)</i>
9. Khác <i>(Ghi cụ thể)</i>

I. PHẦN DÀNH RIÊNG CHO CÔNG VIỆC

Phần này chỉ hỏi những người hiện đang làm việc. Trước khi phỏng vấn ĐTV đối chiếu với phiếu hộ (cột 15, mã 1) để kiểm tra lại thông tin.

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
6.4. Tên
6.5. Số thứ tự trong phiếu hộ
6.6. Nơi làm việc hiện nay của Ông/Bà ở quận/huyện nào ? - Ghi tên quận/huyện nếu nơi làm việc ở trong thành phố - Ghi tên tỉnh nếu nơi làm việc ở tỉnh ngoài
6.7. Quãng đường ngắn nhất từ nhà đến nơi làm việc của Ông/Bà ước tính khoảng bao nhiêu km ?
6.8. Ước tính thời gian đi từ nhà đến nơi làm việc của Ông/Bà khoảng bao nhiêu phút ?

<p>6.9. Thời điểm đi lại (ghi cụ thể giờ và phút)</p> <p>1. Buổi sáng: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>2. Buổi trưa: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>3. Buổi chiều: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>4. Buổi tối: Rời nhà lúc Trở về lúc</p>						
<p>6.10. Ông/Bà thường xuyên sử dụng phương tiện giao thông nào để đi làm ? (Chỉ chọn một phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời)</p> <p>1. Đi bộ 2. Xe đạp 3. Xe gắn máy 4. Xe ô tô 5. Xe taxi 6. Xe buýt 7. Xe lam 8. Xe xích lô 9. Xe honda ôm 10. Xe của cơ quan đưa đón Khác (Ghi cụ thể)</p>						

II. PHẦN DÀNH CHO HỌC TẬP VÀ ĐÀO TẠO

Phần này dành cho tất cả những người từ 6 tuổi trở lên.

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
6.15. Tên
6.16. Số thứ tự trong phiếu hộ
6.17. Ông/Bà hiện nay có còn đi học phổ thông hoặc đại học không ? 1. Có (Tiếp câu 6.18) 2. Không (Chuyển sang câu 6.24)

A. PHẦN HỎI VỀ VIỆC ĐI LẠI CỦA NGƯỜI ĐANG ĐI HỌC (Học sinh từ 6 tuổi trở lên và sinh viên)

6.18. Trường học hiện nay của ông/Bà ở quận / huyện nào ? - Ghi tên quận / huyện nếu trường học ở thành phố. - Ghi tên tỉnh nếu trường học ở tỉnh ngoài	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6.19. Quãng đường ngắn nhất từ nhà đến trường ước tính bao nhiêu km ?	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6.20. Ước tính thời gian đi từ nhà đến trường là bao nhiêu phút ?	.....	.....	.....	.....	.....	.....

<p>6. 21. Thời điểm đi lại (Ghi cụ thể giờ và phút)</p> <p>1. Buổi sáng: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>2. Buổi trưa: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>3. Buổi chiều: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>4. Buổi tối: Rời nhà lúc Trở về lúc</p>						
<p>6.22. Ông/Bà thường xuyên sử dụng loại phương tiện nào để đi học?</p> <p>(Chỉ chọn một phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời)</p> <p>1. Đi bộ 2. Xe đạp 3. Xe gắn máy 4. Xe ô tô 5. Xe taxi 6. Xe buýt 7. Xe lam 8. Xe xích lô 9. Xe honda ôm 10. Xe của trường đưa đón</p> <p>11. Khác (Ghi cụ thể)</p>						

<p>6.23. Ông/Bà thường đi học và từ trường trở về nhà cùng với ai ? (Chỉ chọn một phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Một mình 2. Cùng bố (mẹ) 3. Cùng người thân trong gia đình 4. Cùng người khác 						
--	--	--	--	--	--	--

B. PHÂN HỎI VỀ VIỆC ĐI LẠI CỦA NHỮNG NGƯỜI ĐI HỌC THÊM HOẶC HỌC BUỔI TỐI
(Tất cả những người từ 6 tuổi trở lên)

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
<p>6.24. Ông/Bà có đi học thêm hoặc học buổi tối không? 1. Có (Chuyển sang câu 6.25) 2. Không (Chuyển xuống câu 6.33)</p>						
<p>6.25. Ông/Bà học ở đâu ? - Ghi tên quận, nếu ở trong thành phố. - Ghi tên tỉnh, nếu ở tỉnh khác.</p>						

<p>6.26. Ông/Bà thường xuyên đi như thế nào đến nơi học thêm hoặc nơi học buổi tối ?</p> <p>1. Từ nhà (Chuyển tiếp câu 6.27)</p> <p>2. Từ trường ngay sau giờ học chính (Chuyển sang câu 6.28)</p> <p>3. Từ nơi làm việc ngay sau khi hết giờ làm (Chuyển câu 6.28)</p>	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<p>6.27. Ước tính khoảng cách từ nhà đến nơi học thêm hoặc học buổi tối của Ông/Bà là bao nhiêu km ?</p>	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<p>6.28. Ước tính khoảng cách từ nơi làm việc/ trường học chính đến nơi học thêm hoặc học buổi tối của Ông/Bà là bao nhiêu km ?</p>	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<p>6.29. Thông thường, Ông/Bà mất bao nhiêu thời gian để đi đến nơi học thêm hoặc học buổi tối? (Ghi cụ thể số phút)</p>	.....	.....	.....	.....	.....	.....

<p>6.30. Thời điểm đi lại: (Ghi cụ thể giờ và phút)</p> <p>1. Buổi sáng: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>2. Buổi trưa: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>3. Buổi chiều: Rời nhà lúc Trở về lúc</p> <p>4. Buổi tối: Rời nhà lúc Trở về lúc</p>						
<p>6.31. Ông/Bà thường xuyên sử dụng loại phương tiện nào ? (Chỉ chọn một phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời)</p> <p>1. Đi bộ 2. Xe đạp 3. Xe gắn máy 4. Xe ô tô 5. Xe taxi 6. Xe buýt 7. Xe lam 8. Xe xích lô 9. Xe honda ôm 10. Xe của cơ quan/ của trường đưa đón 11. Khác (Ghi cơ thể)</p>						

6.32. Ông/Bà thường đi học và về nhà cùng với ai ? <i>(Chỉ chọn một phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời)</i>						
1. Một mình						
2. Cùng với chồng/vợ						
3. Cùng bố/mẹ						
4. Cùng người thân trong gia đình						
5. Cùng người khác						

III. THÔNG TIN VỀ VIỆC ĐI MUA BÁN (ĐI CHỢ)

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên

6.33. Ông/ Bà thường đi chợ ở đâu và mức độ thường xuyên như thế nào ?

(Mã hoá mức độ thường xuyên như sau: 1- Đi hàng ngày; 2- Vài lần trong một tuần; 3- Mỗi tuần một lần; 4- Ít nhất mỗi tháng một lần; 5- Không được mỗi tháng một lần; 6- Không bao giờ đi chợ; Nếu mua nhiều thứ ở cùng một nơi thì ghi theo tần số của loại hàng hoá mua thường xuyên nhất)

NƠI ĐI CHỢ	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
	Tên:.....	Tên:.....	Tên:.....	Tên:.....	Tên:.....	Tên:.....
	Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Số thứ tự trong phiếu hộ.....	Số thứ tự trong phiếu hộ.....
1. Trên hè phố gần nhà						
2. Trên hè phố, gặp đầu mua đầy						
3. Chợ nhỏ						
4. Chợ lớn						
5. Siêu thị nhỏ/ cửa hàng cửa hiệu						
6. Siêu thị lớn						

PHẦN VII: Ý KIẾN VỀ VIỆC ĐI LẠI HIỆN NAY

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên.

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
7.1. Tên
7.2. Số thứ tự trong phiếu hộ
7.3. Người thứ hiện nay có nhà không ? 1. Có <i>(Chuyển sang câu 7.4)</i> 2. Không <i>(Chuyển sang phần VIII)</i>						
7.4. Ông/Bà gặp những khó khăn gì trong việc đi lại hàng ngày? <i>(Có thể lựa chọn nhiều phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời)</i> 1. Không có khó khăn gì 2. Tắc đường 3. Việc đi lại gây nguy hiểm 4. Quá xa 5. Không có xe buýt 6. Xe buýt không thường xuyên 7. Chi phí đi lại lớn

<p>7.9. Xin Ông/Bà cho biết ý kiến về chất lượng dịch vụ vận tải công cộng hiện nay ? (Chỉ chọn một phương án, ghi số thích hợp với câu trả lời)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rất tốt 2. Tốt 3. Trung bình 4. Kém 5. Rất kém 	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>7.10. Xin Ông/Bà cho biết lý do tại sao lại có ý kiến như trên ?</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>
<p>7.11. Theo Ông/Bà nên phát triển hệ thống giao thông công cộng như thế nào để thu hút đông đảo người dân tham gia ?</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>

PHẦN VIII: DỰ ĐỊNH TRONG TƯƠNG LAI

Phần này chỉ dành cho những người từ 13 tuổi trở lên.

Câu hỏi	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....	Người thứ.....
8.1. Tên
8.2. Số thứ tự trong phiếu hộ
8.3. Ông/Bà có dự định sống lâu dài ở đây không ? (Ghi số thích hợp với câu trả lời)						
1. Có (Kết thúc phỏng vấn)
2. Không (Chuyển sang câu 8.4)						
3. Không biết (Kết thúc phỏng vấn)						

<p>8.4. Nếu không, Ông/Bà có thể cho biết lý do tại sao ? (Có thể nhiều phương án trả lời, ghi số thích hợp với câu trả lời)</p>						
1. Môi trường tự nhiên không tốt	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2. Môi trường xã hội không tốt/muốn tìm một nơi tốt hơn	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3. Điều kiện an ninh không tốt	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4. Đi lại khó khăn	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5. Xum họp, đoàn tụ gia đình/ theo chủ hộ gia đình	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6. Kết hôn/ly hôn	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7. Thay đổi nơi làm việc	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8. Thừa kế tài sản đất đai ở nơi khác	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9. Muốn tìm nơi học tập tốt hơn cho con em	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10. Lý do khác (Ghi cụ thể)	.....	.....	.....	.....	.....	.....

<p>8.5. Ông/Bà dự định sẽ chuyển đi đâu ?</p> <p>1. Chưa biết</p> <p>2. Đến:</p> <p>- Quận: (Nếu ở thành phố)</p> <p>- Tỉnh: (Nếu di chuyển đến tỉnh khác ở Việt Nam)</p> <p>- Nước: (Nếu di chuyển đi ra nước ngoài)</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>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
---	---	---	---	---	---	---

Chúng tôi xin trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Ông/Bà.

CỘT 3. MÃ TỈNH, THÀNH PHỐ TRONG CẢ NƯỚC

1. TP. Hà Nội	11. Ninh Bình	21. Bắc Giang	31. Thừa Thiên-Huế	41. Lâm Đồng	52. An Giang
2. Hải Phòng	12. Hà Giang	22. Quảng Ninh	32. Đà Nẵng	42. TP. HCM	53. Tiền Giang
3. Vĩnh Phúc	13. Cao Bằng	23. Lai Châu	33. Quảng Nam	43. Ninh Thuận	54. Vĩnh Long
4. Hà Tây	14. Lào Cai	24. Sơn La	34. Quảng Ngãi	44. Bình Phước	55. Bến Tre
5. Bắc Ninh	15. Bắc Cạn	25. Hoà Bình	35. Bình Định	45. Tây Ninh	56. Kiên Giang
6. Hải Dương	16. Lạng Sơn	26. Thanh Hoá	36. Phú Yên	46. Bình Dương	57. Cần Thơ
7. Hưng Yên	17. Tuyên Quang	27. Nghệ An	37. Khánh Hoà	47. Đồng Nai	58. Trà Vinh
8. Hà Nam	18. Yên Bái	28. Hà Tĩnh	38. Kon Tum	48. Bình Thuận	59. Sóc Trăng
9. Nam Định	19. Thái Nguyên	29. Quảng Bình	39. Gia Lai	49. Bà Rịa Vũng Tàu	60. Bạc Liêu
10. Thái Bình	20. Phú Thọ	30. Quảng Trị	40. Đắk Lắk	50. Long An	61. Cà Mau
				51. Đồng Tháp	99. Nước ngoài

CỘT 3. MÃ QUẬN HUYỆN CỦA TP. HỒ CHÍ MINH VÀ HÀ NỘI

TP. HỒ CHÍ MINH				HÀ NỘI					
101	Quận 1	109	Quận 9	117	Thủ Đức	201	Ba Đình	209	Đống Anh
102	Quận 2	110	Quận 10	118	Hóc Môn	202	Hoàn Kiếm	210	Gia Lâm
103	Quận 3	111	Quận 11	119	Bình Chánh	203	Đống Đa	211	Thanh Trì
104	Quận 4	112	Quận 12	120	Nhà Bè	204	Hai Bà Trưng	212	Sóc Sơn
105	Quận 5	113	Phú Nhuận	121	Củ Chi	205	Tây Hồ		
106	Quận 6	114	Gò Vấp	122	Cần Giờ	206	Cầu Giấy		
107	Quận 7	115	Bình Thạnh			207	Thanh Xuân		
108	Quận 8	116	Tân Bình			208	Từ Liêm		

CỘT 5. MÃ SỐ CÔNG VIỆC TẠI THỜI ĐIỂM DI CHUYỂN CỦA NGƯỜI ĐƯỢC PHÒNG YẤN

<ol style="list-style-type: none"> 0. Nội trợ/già yếu ở nhà không làm việc 1. Nông, lâm nghiệp 2. Chăn nuôi, đánh cá 3. Công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp 4. Xây dựng 5. Giao thông vận tải 6. Thương mại 7. Dịch vụ (trừ dịch vụ gia đình) 8. Dịch vụ gia đình 9. Dịch vụ công cộng (<i>Quản lí nhà nước, Đảng, đoàn thể, y tế, giáo dục đào tạo, an ninh quốc phòng, bưu điện, các tổ chức xã hội</i>) 10. Thất nghiệp, đang tìm việc 11. Đi học, tham gia các khóa đào tạo

CỘT 6. MÃ SỐ NGUYÊN NHÂN DI CHUYỂN

<ol style="list-style-type: none"> 1. Tìm việc làm, thu nhập cao, do phân công công tác, bổ nhiệm 2. Đi học, đào tạo 3. Kết hôn 4. Ly hôn 5. Chuyển theo chủ hộ, đoàn tụ gia đình 	<ol style="list-style-type: none"> 6. An ninh, chiến tranh 7. Mẫu thuẫn gia đình 8. Tách hộ gia đình do phân chia tài sản 9. Nguyên nhân khác
--	---

Di chuyển để sống tốt hơn
Di dân nội thị
tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội
(Việt Nam)

Nhà xuất bản đại học kinh tế quốc dân
Địa chỉ : 207, đường Giải Phóng, Hà Nội
Điện Thoại : (04) 8696407-6282486
Fax : (04) 6282485

Chịu trách nhiệm xuất bản:

GS.TS. Nguyễn Thành Độ

Chịu trách nhiệm nội dung:

GD Nghiên cứu Patrick Gubry
PGS.TS. Nguyễn Thị Thiêng

Chế bản:

Quang Kết

Thiết kế bìa:

Mai Hoa

Sửa bản in và đọc sách mẫu:

Ngọc Lan

In 600 cuốn, khổ 16x24 cm tại xưởng in NXB Đại học KTQD
Số đăng ký kế hoạch xuất bản: 960-2007/CXB/03-225/ĐKTQ.D
In xong nộp lưu chiểu tháng 2 năm 2008