Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

269 | Janvier-Mars 2015

Tensions du développement vietnamien

Mobilité quotidienne dans l'espace périurbain à Bình Tân (Municipalité de Hô Chi Minh-Ville)

Daily mobility in peri-urban areas: the case of peri-urban areas in Binh Tan. (Ho Chi Minh City, Vietnam)

Thi Thu Trang Ngo

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/7348>

DOI : 10.4000/com.7348

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2015

Pagination : 63-80

ISBN : 978-2-86781-976-6

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Thi Thu Trang Ngo, « Mobilité quotidienne dans l'espace périurbain à Bình Tân (Municipalité de Hô Chi Minh-Ville) », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 269 | Janvier-Mars 2015, mis en ligne le 01 janvier 2018, consulté le 04 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/7348> ; DOI : 10.4000/com.7348

Mobilité quotidienne dans l'espace périurbain à Bình Tân (Municipalité de Hồ Chí Minh-Ville)

Ngo Thi Thu Trang¹

L'urbanisation, en raison de son ampleur et de sa rapidité, pose des problèmes considérables dans beaucoup d'endroits du monde, tout particulièrement en Asie du Sud-Est, notamment au Vietnam. Ces dernières années, les efforts faits pour comprendre le processus se sont focalisés sur les zones métropolitaines, en particulier sur les secteurs périurbains. Parmi les mégalo-poles concernées figure Hồ Chí Minh-Ville, la plus grande agglomération du Vietnam (Bassand *et al.*, 1996 et 2000 ; Gubry, 2012), où la périurbanisation prend actuellement une grande ampleur et retient particulièrement l'attention (McGee, 1991 et 2012 ; Leaf, 2012).

La ville constitue un pôle très attractif pour les ruraux de nombreuses autres provinces du pays : ils seraient plus d'un million à y arriver chaque année ! (Journal *Saigon Giai phong*, 12 avril 2013). Officiellement, Hồ Chí Minh-Ville comptait 7,8 millions d'habitants en 2012 (Office de la statistique de Hồ Chí Minh-Ville, 2012), mais les statistiques sont notoirement inexactes car une partie des migrants ne figurent pas dans les registres officiels (Leaf, 2012). La population réelle peut donc être estimée à environ 10 millions de personnes.

Hồ Chí Minh-Ville s'est donné pour objectif de réaménager la fonctionnalité de ses zones urbaines afin de « désengorger » le centre-ville, où d'après les autorités la densité est trop élevée – elle atteint environ 50 000 hab./km² (Office de la statistique de Hồ Chí Minh-Ville, 1999), de rénover les infrastructures et les équipements, et de combattre les nombreuses sources de pollution. Cette politique fut notamment élaborée par l'Institut de planification qui, en 2000,

1. Enseignant-chercheur, Département de géographie, Université des sciences sociales et humaines, 12 rue Dinh Tien Hoang, Arr.1, Hồ Chí Minh-Ville (Vietnam) ; mél : ngothutrang1980@gmail.com

a établi un plan de répartition des usines et des entreprises dans les banlieues afin d'accompagner la croissance démographique. Dans le même temps, la concentration d'emplois dans le cœur urbain génère de nombreux déplacements des banlieues vers le centre-ville. Ces mouvements présentent ainsi un fort aspect concentrique dans l'espace périurbain. Ces navettes domicile-travail sont profondément affectées par la recomposition des mobilités quotidiennes et leur effet structurant² est remis en cause.

Une recherche proche de notre étude a abordé les modifications des déplacements pendulaires des populations, de leur résidence à leur lieu de travail et à l'école (distance, durée, moment) : les auteurs montrent les changements des diverses formes des mobilités générées par ces migrations internes (Gubry, 2008). Dans la perspective de notre propre recherche, nous avons mis en évidence une nouvelle forme de mobilité, celle qui caractérise un espace périurbain en forte transition. Les types d'habitats apparaissent comme les principaux facteurs de catégorisation de la mobilité quotidienne : intra- et inter-quartiers et hors arrondissement. Le travail et les conditions de vie dans les types d'habitats expliquent une forte mobilité qui, à l'occasion, crée du lien social (Espinasse et Le Mouel, 2012). Y a-t-il une mobilité quotidienne en zone périurbaine ? Quels sont les facteurs principaux définissant la mobilité quotidienne dans cet espace en transition ?

L'augmentation des véhicules dans l'espace périurbain (surtout celle des motos), constitue un des problèmes les plus graves des mégapoles en transition des pays de l'Asie du Sud-Est (Clark, 2006). Or, les recherches sur ce point sont encore peu développées alors que la plupart des travaux abordent la migration des campagnes vers les villes (Nguyen-Tai, 1998 ; Gubry *et al.*, 2002, 2008) ou le transport durable (Nguyen-Huong, 2011).

I - Terrain et méthodologie

Pour aborder empiriquement ces questions, l'arrondissement de Bình Tân, à Hô Chi Minh-Ville, a été choisi comme cas d'étude parce qu'il est un de ces secteurs périurbains qui constituent les pôles d'attraction les plus dynamiques de la métropole. Il abrite des néo-urbains venus de la campagne, des ruraux intégrés à la ville par son extension, de nouveaux habitants venus d'autres arrondissements de la municipalité.

2. Dans le domaine des transports, l'effet structurant désigne l'ensemble des conséquences déclenchées par une infrastructure ou service de transport sur l'espace géographique en matière de localisation des populations, des activités et du développement local et régional.

Figure 1 - Accroissement démographique à Bình Tân

Malgré la baisse de la natalité et de la fécondité, le taux de croissance démographique de l'arrondissement Bình Tân évolue sans cesse à la hausse depuis 2003 (fig. 1). À cette date, la population de Bình Tân était de 254 364 personnes, mais, en 2012, elle était de 629 368 habitants, soit une augmentation de 375 004 individus en neuf ans. À ce jour, le taux de croissance démographique de Bình Tân place cet arrondissement au 1^{er} rang des 24 arrondissements et districts que compte Hô Chi Minh-Ville (Ngo, 2014). Cette croissance très importante (près de 250 %) provient surtout d'une augmentation du solde migratoire.

En 2012, nous avons procédé à 45 entretiens multiples semi-directifs. Nous avons procédé à une enquête par questionnaires, afin de saisir les représentations, les attitudes, les préférences, et les choix qui caractérisent l'expérience des habitants et la part active qu'ils prennent dans la formation de leurs lieux de vie. Un total de 304 questionnaires a été analysé en 2012 par nos soins. Ils correspondent à un échantillon basé sur les grandes catégories d'âge (personnes jeunes/adultes/âgées)³ ainsi que sur une stratification spatiale établie sur la base des types de statuts résidentiels (locataires, propriétaires) et d'habitats (anciens ou nouveaux).

3. Jeunes : de 18 à 24 ans (définition de l'UNFPA) ; adultes : de 15 à 55 ans pour les femmes et 60 ans pour les hommes (limites officielles de l'activité au Vietnam) ; personnes âgées : au-delà des âges précédents.

Une étude de la mobilité quotidienne implique de se poser trois questions : qui se déplace ? par quels moyens ? et pourquoi ? Ces questions nous permettent de saisir les facteurs principaux qui définissent la mobilité dans l'espace périurbain.

1 - Le statut des occupants des trois types d'habitats et la mobilité

Dans l'espace étudié, avant l'urbanisation, les agriculteurs circulaient beaucoup moins. Aujourd'hui l'urbanisation a amené à une densification des mobilités. La transformation voire la disparition de l'activité et de l'espace agricoles à cause de l'urbanisation s'accompagnent d'une diversification des activités économiques et des classes sociales, entraînant un accroissement de la mobilité (Ngo, 2014). Cependant, cet accroissement des déplacements n'affecte pas de la même manière les habitants en fonction de leur statut résidentiel.

La majorité des nouveaux propriétaires (51,9 %) se déplacent quotidiennement hors de l'arrondissement, alors que ce n'est le cas que pour 10,4 % des locataires (tabl. 1). En effet, la plupart de ces nouveaux propriétaires sont employés au centre-ville. Ces personnes profitent du fait que les terrains sont moins chers dans la zone périurbaine pour y acheter une parcelle et y construire leur habitation. Ils choisissent la zone périurbaine comme un « espace à vivre » (Dodier, 2012) alors que le centre n'est pour eux que le lieu de travail des employés de bureau et des services.

Déplacement quotidien. Type d'habitant	Inter-quartier		Intra-quartier		Hors arrondissement		Total	
	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb
Anciens propriétaires	39,0	53	29,8	34	37,7	40	35,7	127
Locataires	39,7	54	56,1	64	10,4	11	36,2	129
Nouveaux propriétaires	21,3	29	14	16	51,9	55	28,1	100
Total	100	136	100	114	100	106	100	356

(Source : enquête de terrain, 2012)

Tableau 1 : Déplacement quotidien des types d'habitants⁴

Au contraire, les locataires se regroupent autour des zones industrielles. Ils louent des chambres à côté de leur lieu de travail. Ce regroupement de population génère la création spontanée de commerces et de services, ce qui

4. Les valeurs du tableau sont les pourcentages en ligne établis sur 304 observations.

crée un mouvement intra- ou inter-quartiers (95,8 %, par rapport à 35,3 % chez les nouveaux propriétaires).

Enfin, les anciens propriétaires sont plus mobiles qu'auparavant. Leurs déplacements sont intra- ou inter-quartiers (68,8 %), mais ils se rendent aussi sur des lieux de travail situés en dehors de l'arrondissement (37,7 %).

En somme, le déplacement lié aux trois statuts résidentiels varie selon l'activité principale des occupants.

a) Mobilité intra- et inter-quartiers et types d'habitats des anciens propriétaires et des locataires

Les zones industrielles attirent beaucoup d'ouvriers qui se déplacent à l'intérieur d'un même quartier ou entre plusieurs quartiers pour se rendre dans ces entreprises. C'est le cas de Madame Nga (ACL-E31)⁵, une locataire active qui travaille dans la zone industrielle de Bon Yuen pour une entreprise de chaussures, à 3 km de chez elle et se rend au travail à vélo.

Selon le résultat des entretiens, l'essentiel des déplacements se déroule là où se trouvent les zones industrielles : à Bình Tân, dans les quartiers An Lac ou de Tan Tao. Les commerces ambulants sont aussi regroupés à côté de ces lieux pour répondre à la demande des ouvriers. Les locataires ont des activités variées : ils sont commerçants ambulants, ouvriers, employés des services, vendeurs de billets de loterie, femmes de ménage, etc., ce qui induit une forme de mobilité intra- et inter-quartiers.

Les quartiers périurbains comme Bình Tân attirent toujours beaucoup de locataires à cause des loyers relativement modérés des chambres et plus globalement d'un coût de la vie relativement faible. Madame Nhung (AGL-E9)⁶, âgée de 62 ans, est venue d'une province pauvre du Nord avec sa famille il y a dix ans. Elle se déplace beaucoup chaque jour pour gagner sa vie :

Chaque jour je parcours environ dix kilomètres pour acheter des déchets recyclables⁷.

Dans ce quartier, il y a beaucoup de personnes qui font le même travail que Madame Nhung. Elles achètent des « déchets recyclables » chez les habitants des alentours, surtout chez les nouveaux ou anciens propriétaires où

il y a plus de familles qui veulent vendre des « déchets recyclables », c'est plus facile pour mon travail.

5. Locataire active, entretien n° 31.

6. Locataire âgée, entretien n° 9.

7. « Déchets recyclables » comme les emballages ménagers, les papiers, des journaux, des bouteilles et flacons en plastique.

Les locataires de ces quartiers périurbains ne travaillent pas tous dans les grandes usines ; un nombre important, profitant de la manne salariale des ouvriers ont monté des petits commerces. Vendant de la nourriture dans la rue, leur travail est précaire. Les migrants qui ont un peu d'argent vendent sur des tricycles ou dans des espaces publics. Toutes ces activités créent de l'animation dans le quartier. Ce sont surtout les locataires qui sont les plus intéressés par ce marché informel car la nourriture y est bon marché. Ils préfèrent prendre un bol de *phở* dans la rue que dans un restaurant, car le prix en est très différent. Monsieur Hoang (JEL-E6)⁸ ne fait pas souvent la cuisine, il aime fréquenter les petits restaurants informels bien que cela implique parfois de prendre rapidement la fuite :

la police vient au moment où on est en train de manger : allez hop, sauve qui peut !

La pression sur les prix exercée par les migrants comme M. Hoang fait que le commerce ambulant est très difficile à gérer.

Des propriétaires installés depuis longtemps dans le quartier proposent des chambres à louer. D'autres abandonnent l'agriculture pour établir de petits commerces à la maison, ou pour aller travailler dans les zones industrielles. Tout cela engendre ainsi une circulation intense, un véritable mouvement brownien dans le quartier. Monsieur Khoa (JEA-E11)⁹, 22 ans, un jeune d'une famille depuis longtemps installée et propriétaire dans le quartier travaille comme « garde civil ». Il aime bien son travail car il peut l'exercer à proximité de chez lui :

Je travaille aussi la nuit de temps en temps, je sors. J'aime mon travail actuel, près de chez moi et ce travail convient aussi à mes capacités. Ce travail exige que je me déplace, mais la distance à parcourir n'est pas importante.

Ce n'est pas une question de revenu car le salaire est très bas.

Mon revenu mensuel est d'environ 1 200 000 VNĐ¹⁰, ça c'est juste pour la consommation d'essence et pour boire le café, mais je suis content parce que ma maison est près de mon lieu de travail.

Monsieur Khoa, comme la plupart des propriétaires historiques, préfère travailler près de chez lui. La plupart de ces anciens propriétaires s'adaptent à d'autres métiers que l'agriculture, mais surtout pour ceux qui n'ont pas fait de longues études, ils exercent des métiers précaires. La famille de Madame Le (AGA-E14)¹¹ est un exemple de cette diversification économique peu stable :

8. Locataire jeune, entretien n° 6.

9. Ancien propriétaire jeune, entretien n° 11.

10. 1 € = 27 000 VNĐ (Dong vietnamien).

11. Ancien propriétaire âgé, entretien n° 14.

Mes enfants n'ont pas de travail stable qui leur procure un bon salaire [...]. Ma fille aînée est vendeuse au marché, mon fils cadet était gardien au quartier mais maintenant, il joue d'instruments traditionnels dans des restaurants. Autrefois sa femme vendait des vêtements au marché mais ça ne lui réussissait pas beaucoup et elle a fini par changer de métier. Maintenant, elle vend des plats préparés comme du poisson grillé ou du maïs sauté ; mon fils aîné travaille dans une société spécialisée dans l'emballage. Sa femme restait à la maison pour s'occuper de son enfant. Maintenant, cet enfant a grandi et ma belle-fille a acheté une machine à coudre pour réparer les vêtements au bout de la ruelle. Ma fille cadette a deux enfants. Elle s'est équipée d'un tricycle pour vendre des boissons gazeuses et du café afin de gagner un peu d'argent.

Les occupations des enfants de Madame Le reflètent celles des autres familles des anciens habitants du quartier, dont le capital social réside principalement dans la propriété de leur logement et de leur parcelle. Les enfants se regroupent et vivent en exerçant des métiers différents. Cette diversification économique est plus exigeante en termes de déplacements que la simple vie d'agriculteurs.

b - Mobilité intra-quartier et activités des personnes âgées et des femmes au foyer

Les femmes au foyer ou femmes de ménage, retraités ou personnes âgées ne circulent pas beaucoup, leurs déplacements s'effectuant essentiellement à l'intérieur du quartier, pour faire les courses au marché ou pour participer à des réunions d'associations locales.

Chaque matin, une partie des habitants se lève tôt pour faire de la gymnastique à proximité de leur logement, une autre partie se rend dans des cafés pour jouer aux échecs, etc. Cependant, certaines personnes âgées locataires sont obligées de se déplacer pour gagner leur vie. En dehors d'elles, tous les autres sont moins mobiles et hésitent à se déplacer. Monsieur Nhieu (AGA-E13) le dit clairement :

Je ne me déplace pas beaucoup, et je ne sors pas de mon quartier [...]. Nous, on va souvent à la pagode surtout la pagode près d'ici.

Cet homme est un exemple de ces personnes âgées qui ne travaillant plus ont surtout des activités de voisinage, et qui ont limité l'ampleur et le nombre de leurs déplacements. Sa santé ne lui permet pas de se déplacer : il mène sa vie autour de chez lui, dans le quartier.

Les femmes au foyer se déplacent pour acheter des aliments frais chaque jour au marché traditionnel. Les déplacements quotidiens lient les résidences

et les marchés. Madame Tuyêt (AGN-E8)¹² est une locataire âgée qui a l'habitude de faire ses courses chaque jour comme les autres habitants :

Je vais au marché pour faire mes courses tous les jours. J'achète toujours des produits frais.

Les loisirs de Madame Tuyet comme ceux des autres femmes au foyer consistent à profiter du contact avec les autres :

J'aime aller au marché et faire du marchandage.

Un autre exemple est fourni par Madame Tam (ACN-E5), une femme dont la famille vient d'accéder à la propriété dans le quartier et qui est elle aussi est femme au foyer, s'occupe de sa famille. Elle fait ses courses tous les jours car :

le marché est proche de la maison, j'ai de bonnes relations avec les vendeurs, je peux choisir de la nourriture fraîche et moins chère, je n'ai pas l'habitude d'acheter de la nourriture au supermarché.

La plupart des habitants, surtout les personnes âgées, préfèrent ces marchés de proximité, traditionnels où les gens peuvent bavarder, socialiser tout en faisant leurs emplettes. Le déplacement quotidien des femmes au foyer vers le marché relève ainsi d'une relation communautaire.

c - Mobilité hors arrondissement et activités du type « nouveaux propriétaires »

Les nouveaux propriétaires ont décidé de vivre dans des maisons individuelles correspondant à leur volonté de maîtriser leur environnement. Madame Dau (AGN-E12), personne âgée du type « nouveaux propriétaires », vivait avec ses filles dans le centre-ville. Sa famille habitait dans un immeuble, un appartement de 64 m². Madame Dau préfère sa maison actuelle :

La maison ici est plus large, tandis que dans l'ancien immeuble on ne pouvait pas être propriétaire du terrain comme ici [...]. Je me sens maintenant très à l'aise de vivre ici.

Sa parcelle mesure à peu près 100 m², et est construite sur trois étages. Madame Dau a des droits de propriété sur la terre, tandis que dans l'ancien immeuble elle ne jouissait que d'un droit d'usage. Le passé agricole du Vietnam fait que les Vietnamiens s'intéressent beaucoup au droit du sol. Les habitants, attachés à la terre, préfèrent une maison plutôt qu'un appartement. Dans les secteurs périurbains, ils profitent d'un prix du sol encore modeste pour construire leur maison.

12. Nouveau propriétaire âgé, entretien n° 8.

C'est ainsi que Madame Tam et son mari ont choisi de vivre à Bình Tân. C'est le choix de la plupart des nouveaux propriétaires qui construisent leur maison dans les projets aménagés. Chaque jour, ils se rendent au centre-ville pour le travail (officiel et non officiel). La mobilité quotidienne d'une personne relie une ou plusieurs destinations différentes dans la ville. C'est pourquoi la circulation des nouveaux propriétaires se fait principalement entre des arrondissements différents. L'échelle de leurs déplacements est donc nettement plus grande que celle des locataires, des femmes, des personnes âgées ou même des propriétaires historiques.

Revenons au cas de Madame Tam (ACN-E5)¹³, femme au foyer s'occupant de tous les membres de sa famille. Elle est très fière de ses enfants dont elle évoque la mobilité quotidienne :

Mes enfants ont tous obtenu la licence [...]. Le revenu de mes enfants est stable, ce sont des fonctionnaires [...]. Chaque jour ils quittent la maison à 6 h du matin et ils rentrent à 6 h du soir sauf les jours où ils doivent travailler en dehors des heures de bureau : ils rentrent alors vers 9 h [...]. Ma fille aînée habite à Bình Chánh, où elle fait du commerce : elle vend de la viande. Elle travaille la nuit ; elle commence son travail à 10 h du soir et elle finit à 5 h du matin, elle se rend chaque jour dans le 10^e arrondissement pour récupérer de la viande et la livrer aux autres vendeurs. Elle retourne chez moi chaque week-end pour rendre visite à ses enfants qui habitent ici avec moi.

Ma deuxième fille et son mari ont un terrain dans le 7^e arrondissement où ils envisagent de construire une maison l'année prochaine ; leur fils est encore petit. Ils restent avec moi pour que je les aide à s'occuper de cet enfant. Ma fille enseigne dans le 1^{er} arrondissement et à Thu Duc. Chaque jour, elle s'y rend à bicyclette ; les jours où elle enseigne à Thu Duc, elle prend le car de l'université pour y aller. En dehors de ses horaires officiels, elle enseigne à Bình Tân et dans le 3^e arrondissement pour des cours non officiels : elle prend alors la moto pour se déplacer. C'est pareil pour son mari qui travaille dans une entreprise commerciale ; son bureau est dans le 3^e arrondissement, mais il se rend souvent à la porte Cat Lai et à Ben Nghe (Arr. 1) pour compléter les formulaires d'import-export des produits de sa compagnie. Mon grand fils et sa femme travaillent à l'école du 3^e arrondissement mais en dehors des heures de bureau, mon fils enseigne dans les 7^e et 10^e arrondissements et sa femme enseigne dans le 5^e arrondissement pour les cours non officiels. Mon dernier fils enseigne dans le 3^e arrondissement mais il se déplace pour les cours non officiels dans le 5^e arrondissement. Enfin, mes enfants se déplacent beaucoup mais le bus n'est pas confortable, c'est pourquoi chaque membre de la famille s'est acheté une moto ; il y a au total six motos dans la maison.

13. Actif nouveau propriétaire, entretien n° 5.

Pour gagner plus, pratiquer des activités non officielles est souvent nécessaire. Les enfants de Madame Tam partent tôt le matin et rentrent tard le soir à des heures différentes. Ils se déplacent beaucoup pendant leur travail. Chacun dispose d'une moto car les bus sont moins pratiques pour se déplacer. Le quartier ne dispose pas d'arrêt de bus. Les enfants de Madame Tam relèvent d'un type de mobilité où la destination est le centre-ville, qui joue toujours un rôle essentiel pour l'emploi (Dodier, 2012). Les déplacements quotidiens de ces accédants à la propriété contribuent aux flux de déplacements inter-arrondissements qui sont une des causes des gros embouteillages aux heures de pointe sur la route de la zone périurbaine vers le centre-ville.

En somme, la diversification des activités économiques influe sur les flux de déplacements. Il s'agit d'une mobilité intra- et inter-quartiers de nombreux locataires et anciens propriétaires, et d'une mobilité hors arrondissement pour la plupart des nouveaux propriétaires.

2 - Les modes de déplacement

Les motos, à la fois très pratiques mais aussi trop nombreuses aux heures de pointe, soulèvent la question des moyens utilisés pour circuler, car l'offre de services en transports publics ne satisfait pas la demande des habitants. Dans la zone d'étude, on ne trouve pas d'arrêt de bus, et on doit se déplacer à pied pendant 30 minutes ou à moto-taxi pendant 15 minutes pour en rejoindre un. Monsieur Hoang (JEL-E6), un jeune locataire se déplace beaucoup dans le cadre de son métier :

Mon travail demande pas mal de déplacements ; prendre le bus n'est pas pratique. De chez moi à la station de bus, il me faut 15 minutes de moto-taxi (*xeôm*) et un coût de 20 000 VND et si l'on doit marcher, c'est très loin (environ 30 minutes). Surtout, il fait très chaud, c'est très fatigant de marcher.

Peu de gens choisissent donc le bus comme mode de déplacement. En outre, les activités en dehors des heures de bureau sont très recherchées, surtout par les propriétaires périurbains. Dans une même journée, un actif peut donc occuper plusieurs emplois localisés en des lieux différents ce qui fait qu'il peut être amené à se déplacer vers des destinations différentes : c'est pourquoi la plupart des habitants choisissent un mode de déplacement privé comme la moto (68,1 %), plus souple, plus adapté à la pluriactivité plurilocalisée (tabl. 2).

Type d'habitants		Anciens propriétaires	Locataires	Nouveaux propriétaires	Total
Moyen de déplacement					
À pied	%	22,2	32,4	10,8	22
	Nb	24	33	10	67
À vélo	%	8,3	18,6	19,2	15,1
	Nb	9	19	18	46
À moto	%	72,2	52	80,9	68,1
	Nb	78	53	76	207
En autobus	%	4,6	7,8	13,8	8,6
	Nb	5	8	13	26
En moto-taxi	%	10,2	18,6	9,6	12,8
	Nb	11	19	9	39
En tricycle	%	3,7	16,7	0	6,9
	Nb	4	17	0	21
En voiture	%	7,4	0	33	12,8
	Nb	8	0	31	39
Total	%	100	100	100	100
	Nb	139	149	157	445

(Source : enquête de terrain, 2012)

Tableau 2 - Modes de déplacement par types d'habitants

Il existe maintenant, dans la zone d'étude, des motos, des charrettes, des bicyclettes, des voitures... Les familles utilisent les différents moyens de transport selon leurs possibilités financières et les types de déplacements. Pour 1/3, les nouveaux propriétaires se déplacent en voiture, alors que la plupart des locataires n'en disposent pas. Une famille qui possède une voiture appartient à la classe moyenne ou riche. Les familles de nouveaux propriétaires, par contre, n'utilisent pas les tricycles qui sont le moyen de déplacement des locataires pour faire du petit commerce dans la rue (16,7 %). Les moto-taxis sont aussi utilisés (12,8 %) tandis que les bicyclettes sont le moyen de déplacement d'une partie des jeunes de moins 18 ans¹⁴ ou des personnes âgées qui se déplacent à l'intérieur du quartier.

Le recours aux moyens privés est en augmentation, chaque actif dans la famille ayant tendance à s'équiper d'une mobylette, d'une moto, d'un scooter ou d'une voiture. Madame Hang (ACN-E28), appartient à la classe moyenne,

14. Les jeunes âgés de moins de 18 ans ne peuvent pas passer le permis de conduire moto. Une partie des jeunes utilise le vélo pour aller à l'école.

vit avec son mari et ses deux enfants. En dépit du coût élevé des véhicules, elle fait partie des familles bien équipées : « Mon mari et moi, on a deux motos et un scooter, qu'on vient d'acheter. »

La moto est un moyen de circuler pour le travail, un moyen de gagner de l'argent car les petits commerçants l'utilisent pour transporter les produits à vendre et les actifs peuvent se déplacer vers des destinations différentes dans la même journée pour leurs activités non officielles. Les gens ont pris l'habitude d'utiliser une moto pour se déplacer même lorsqu'ils ne vont pas loin.

Madame Tam, (ACN-E5) nouvelle propriétaire dans le quartier dit :

J'ai l'habitude de prendre la moto pour faire mes courses au marché qui ne se trouve qu'à 500 m de chez moi, parce qu'il fait chaud et que je ne veux pas marcher.

Quand on regarde la moto de quelqu'un, on peut évaluer sa richesse. La plupart des gens veulent être propriétaire d'une moto plus moderne et pratique. C'est un objectif très recherché. Ainsi Madame Thuy Nga (ACL-E31), une locataire active, et son mari viennent de la campagne et travaillent dans la zone industrielle :

Mon mari est menuisier. Il ne travaille pas loin d'ici. Il va au travail à moto. C'est mon mari qui conduit et va chercher mon enfant à l'école car il a une moto. À Saigon, il faut qu'on dispose d'une moto, sinon, ce n'est pas pratique.

La plupart des locataires utilisent le tricycle ou la moto comme un moyen de transport pour exercer leur métier. Monsieur Đinh (ACL-E19), locataire actif, a quitté la vie difficile de la campagne et est venu en ville :

... le premier jour que ma femme et moi sommes venus dans ce quartier, on était encore très pauvres, on faisait du commerce avec un tricycle. On n'avait pas de moto comme maintenant ; ma femme et moi, on a économisé de l'argent pour acheter cette moto, c'est très confortable pour porter les légumes.

Chaque jour des vendeuses utilisent un tricycle pour se déplacer bien que la circulation de ce genre de véhicule soit interdite dans la ville. Nous avons rencontré Madame Nhung (AGL-E9), une femme âgée et locataire, qui était en train d'acheter des « déchets recyclables » avec son tricycle ; nous lui avons demandé « pourquoi utilisez-vous le tricycle ?, savez-vous que c'est interdit ? ». Elle nous a répondu qu'elle ne se déplace que dans les petites rues ou les ruelles où il n'y a pas de police et qu'elle préfère circuler en tricycle car elle peut porter davantage d'objets achetés. Ses conditions de travail ne sont

donc pas faciles, surtout après la décision du comité de Hồ Chi Minh-Ville d'interdire la « circulation des tricycles en ville »¹⁵.

Avant j'utilisais le tricycle pour me déplacer, mais la décision d'interdire la circulation des tricycles m'a forcée à utiliser le vélo : c'est plus fatigant, et il est difficile de porter à vélo les objets achetés. Je suis tombée plusieurs fois par terre quand j'utilisais le vélo pour les porter,

nous précise Madame Nhung (AGL-E9). Le jour se lève vers 6 h du matin et on voit alors les locataires qui se déplacent dans le quartier pour ramasser ou acheter les « déchets recyclables » ou pour faire du commerce ambulant sur les trottoirs de la rue et dans les ruelles où habitent des locataires. Dans ce type d'habitat, on voit souvent des enfants manquant l'école et se déplaçant à pied ; très tôt le matin, ils vendent des billets de loterie dans la rue afin de gagner de l'argent pour aider leurs parents.

En somme, les statuts résidentiels pèsent fortement sur les formes prises par la mobilité, intra-quartier, inter-quartiers et hors arrondissement. L'ampleur de la mobilité et le mode de transport sont fortement corrélés au métier de chaque individu et à son niveau socio-économique. La plupart des locataires ne peuvent pas être propriétaires d'une voiture tandis que les nouveaux propriétaires n'utilisent jamais le tricycle qui est le moyen pour des locataires de gagner leur vie. La distinction sociale s'exprime autant dans le statut résidentiel que dans les formes et l'ampleur de la mobilité.

*

Nous avons donc observé les mobilités quotidiennes des habitants d'un quartier périurbain d'Hồ Chi Minh-Ville. Le quartier est un espace de mobilité intense et les navettes domicile-travail ont été nettement privilégiées. Fréquemment, à des types d'emplois correspondent des types de statut résidentiel et souvent les activités économiques induisent les modes de déplacement. Un système d'habiter liant statut résidentiel, statut professionnel et type de mobilité apparaît donc clairement.

Dans le quartier étudié les mobilités ont trois destinations principales :

- La première est le centre-ville parce qu'une partie des habitants de l'arrondissement de Bình Tân, principalement les néo-accédants en phase d'ascension sociale, y travaillent.
- Les quartiers périurbains mitoyens constituent la deuxième destination vers laquelle se déplacent des personnes, principalement des salariés qui

15. Décision n° 37/2009 du comité de Hồ Chi Minh-Ville sur l'interdiction de circulation des tricycles dans la zone urbaine à compter de 0 heure le 1^{er} janvier 2010.

travaillent dans les nouvelles zones industrielles ou commerciales. Les déplacements vers ces quartiers concernent également les commerçants ambulants attirés par la manne salariale.

- Enfin, le quartier de résidence lui-même retient une partie de ses habitants qui y travaillent et y exercent leurs activités. Ces captifs sont principalement des femmes, des personnes âgées.

Nous voyons donc qu'en matière de déplacement, les flux principaux se différencient en fonction du statut social des habitants classés selon leur qualité de locataire ou de propriétaire (ancien ou nouveau), et de leurs activités (professionnelles ou récréatives).

Bibliographie

Bassand M., Thai Thi Ngoc Du et Bolay J.-C., 1996 - *Développement durable, métropolisation et pollution des ressources naturelles : le cas de Hô Chi Minh-Ville, Vietnam*. Lausanne : École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Bassand M. et al., 2000 - *Métropolisation, crise écologique et développement durable – L'eau et l'habitat précaire à Hô Chi Minh-Ville, Vietnam*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Brunet R. et al., 1992 - *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Paris : Documentation française, 518 p.

Clark J., 2006 - Peri-urban agglomerations in Southeast Asia. Project white paper. *Exurban Change*, 17 p.

Dodier R. L. et al., 2012 - *Habiter les espaces périurbains*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 220 p.

Espinasse C. et Le Mouel E., 2012 - *Lieu et liens. Des lieux qui créent des liens*. Paris : L'Harmattan, 337 p.

Gubry P. et al., 2002 - *Les chemins vers la ville : la migration vers Hô Chi Minh-Ville à partir d'une zone du delta du Mékong*. Paris : Karthala, 343 p.

—, 2008 - *Bouger pour vivre mieux, La mobilité intra-urbaine à Hô Chi Minh-Ville et Hanoi*. Hanoi : Nxb. Đại học Kinh tế- Đại học Quốc gia (Éditions de l'université d'Économie, Université nationale), 575 p.

Gubry P., 2012 - Urbanization in Southeast Asia. Research ideas from the experience of Vietnam. In: Tôn N.Q.T. et al. - *Trends of urbanization and suburbanization in Southeast Asia*. Hô Chi Minh-Ville: Ho Chi Minh City Publishing House, p. 119-138.

Leaf M., 2012 - New urban frontiers: Periurbanization and territorialization in Southeast Asia. In: *Trends of urbanization in Southeast Asia. Hô Chi Minh-Ville : Centre d'études urbaines et de développement (CEFURDS)*, p. 141-167.

McGee T.G., 1991 - The emergence of Desakota regions in Asia: expanding a hypothesis. In: Ginsburg N., Koppell B. & McGee T.G., dir., *The extended Metropolis: Settlement transition in Asia*. Honolulu : University of Hawaii Press, p. 3-25; Third world planning review, vol. 3, p. 104-128.

—, 2012 - Revisiting the urban fringe: Reassessing the challenges of the mega-urbanization process in Southeast Asia. In: Tôn N.Q.T. *et al.* - *Trends of urbanization and suburbanization in Southeast Asia*. Hồ Chí Minh-Ville : Ho Chi Minh City Publishing House, p. 21-52.

Ngo T.T.T., 2014 - *Périurbanisation et modernité à Hồ Chí Minh-Ville. Étude du cas de l'arrondissement de Bình Tân*. Pau : thèse de Géographie-Aménagement, sous la direction de Vincent Berdoulay, Université de Pau et des Pays de l'Adour (UPPA), 419 p.

Nguyen V.T., 1998 - *Di dân tự do nông thôn - thành thị ở thành phố Hồ Chí Minh (Migration spontanée rurale-urbaine à HCM-Ville)*. Hồ Chí Minh-Ville : Nxb. Nong Nghiep, 218 p.

Nguyen T.T.H., 2011 - *Éléments pour une mobilité quotidienne, compatible avec le transport durable au Vietnam. Enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorisés, le cas de Hanoï*. Lyon : Thèse de l'Institut national des sciences appliquées (INSA), 449 p.

Résumé

La mobilité quotidienne urbaine est l'un des phénomènes les plus complexes des grandes agglomérations contemporaines de l'Asie du Sud-Est. Les zones périurbaines, avec leurs paysages d'activités rurales et urbaines étroitement imbriquées représentent une forme d'urbanisation qui interroge la dualité urbain-rural. Les zones périurbaines de Hồ Chí Minh-Ville sont analysées dans leur contexte local, prenant en compte les questions posées par ce phénomène socio-géographique. Les trois statuts résidentiels identifiés dans cette étude sont caractérisés par leurs façons différentes de vivre l'espace suburbain à Hồ Chí Minh-Ville. On analyse leur mode de vie qui subit d'importants changements, et en particulier au niveau de la mobilité. Les résultats sont présentés pour les trois groupes : d'abord, les anciens résidents propriétaires ; deuxièmement, les nouveaux accédants à la propriété qui ont le droit d'utiliser leur propre terrain et le groupe de locataires. L'analyse montre que le niveau individuel, la localisation centrale du travail ou des activités détermine les modèles de flux.

Mots-clés : Vietnam, Hồ Chí Minh-Ville, population, transport, mobilité quotidienne, migrations pendulaires, périurbanisation, mode de vie, transport, socio-spatial

Abstract

Daily mobility in peri-urban areas: the case of peri-urban areas in Binh Tan. (Ho Chi Minh City, Vietnam)

Daily urban mobility is one of the most complex and relevant phenomena of contemporary megacities in Southeast Asia. Peri-urban areas, with their landscapes of closely mixed rural and urban activities represent a form of urbanization generating an emerging question on the traditional urban-rural duality. The peri-urban areas of Ho Chi Minh City are viewed in their local context, taking into account the issues raised by this socio-geographical phenomenon. Three types of housing tenure have been identified and characterized by their ways of living the suburban space in Ho Chi Minh City. Their lifestyle is analyzed, on the basis of in-depth interviews, questionnaires and actual observations in peri-urban Binh Tan District, one of the rapidly growing areas in Ho Chi Minh City. The results are presented for the three groups including: first, the old resident group who have the use of their land ownership in the locality; second, the new residents who have the right to use their own land and the group of tenants. The results show that the central position of work or activities in people's lives determines the flows patterns. The objective of the article is also to carry out an analysis of different models of peri-urban mobility, the purpose of mobility in different contexts, but also mobility conditions.

Keywords: *Vietnam, Ho Chi Minh City, population, transport, daily mobility, peri-urbanization, groups of inhabitants, lifestyle transition, means of moving, socio-spatial*

TÓM TẮT

Sự di chuyển hằng ngày khu vực ven đô: trường hợp điển cứu quận ven Bình Tân (thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam)

Sự di chuyển hằng ngày tại những siêu đô thị Đông Nam Á là một trong những hiện tượng phức tạp, nhất là vùng ven đô với đặc trưng cảnh quan của khu vực chuyển đổi từ nông thôn lên đô thị và chịu ảnh hưởng bởi giá trị truyền thống và hiện đại. Vùng ven đô thành phố Hồ Chí Minh được phân tích trong nghiên cứu của chúng tôi thể hiện nét đặc trưng bởi hiện tượng địa lý xã hội này. Tác giả phân tích sự thay đổi lối sống thể hiện qua sự di chuyển hằng ngày của ba nhóm dân cư đặc trưng bởi hoạt động sống khác nhau của họ tại khu vực ven đô thành phố Hồ Chí Minh. Bằng những cách tiếp cận khác nhau trên cơ sở phỏng vấn sâu, bảng hỏi và quan sát thực tế tại quận ven Bình Tân, một trong những khu vực ven đô với tốc độ đô thị hóa nhanh tại thành phố Hồ Chí Minh. Tác giả trình bày kết quả của sự di chuyển hằng ngày thuộc ba nhóm cư dân trong khu vực nghiên cứu bao gồm: Thứ nhất, nhóm dân cư tại chỗ là những người có quyền sở hữu, sử dụng đất đai và định cư lâu đời tại địa phương; thứ hai, nhóm dân cư mới, những người có quyền sử dụng đất đai, mới đến xây nhà tại các khu quy hoạch; thứ ba là nhóm của những người thuê nhà. Phân tích cho thấy ở mỗi cá nhân, vị trí của công việc hoặc những hoạt động trong đời sống hằng ngày

của mỗi người quyết định các dòng di chuyển. Mục tiêu của bài viết nhằm phân tích các luồng di chuyển khác nhau giữa ba nhóm dân cư cũng như các phương tiện di chuyển của họ thể hiện đặc trưng của khu vực ven đô.

Từ khóa: Sự di chuyển hằng ngày, đô thị hóa ven đô, nhóm dân cư, chuyển đổi lối sống, phương tiện di chuyển, không gian xã hội