Transition mobilitaire et disparition des motos à Ho Chi Minh Ville

Le rôle de l'individu dans la réalisation de pratiques globalisantes

Huê-Tâm Jamme

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/19647>

DOI : [10.4000/echogeo.19647](https://doi.org/10.4000/echogeo.19647)

ISSN : 1963-1197

Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Référence électronique

Huê-Tâm Jamme, « Transition mobilitaire et disparition des motos à Ho Chi Minh Ville », *EchoGéo* [En ligne], 52 | 2020, mis en ligne le 30 juillet 2020, consulté le 10 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/19647> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.19647>

Ce document a été généré automatiquement le 10 août 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

Transition mobilière et disparition des motos à Ho Chi Minh Ville

Le rôle de l'individu dans la réalisation de pratiques globalisantes

Huê-Tâm Jamme

Introduction

- ¹ Principal moteur économique du Viêt-Nam, Ho Chi Minh Ville présente une singularité : les scooters et autres deux-roues à moteurs y sont presque aussi nombreux – 8 millions en 2017 (Kim, 2017) – que les 10,1 millions d'habitants recensés en 2019 (Gubry, 2019). Ces petites « motos »¹ constituent un mode de déplacement courant dans les villes en développement, notamment en Afrique subsaharienne (Diaz Olvera *et al.*, 2010), en Inde (Singh, 2005) ou encore en Chine (Gu *et al.*, 2020), mais surtout en Asie du Sud-Est (Mateo-Babiano, 2016). Les études existantes ont montré qu'il s'agit d'un moyen de transport adapté aux villes émergentes, dont la densité est élevée, où les réseaux viaires sont rarement quadrillés et mal hiérarchisés, et recouvrent un faible pourcentage du tissu urbain (Cervero, 2013)². Ho Chi Minh Ville fait cependant figure d'exception du fait de l'ampleur de l'utilisation des motos. Presque tous les ménages (83 %) possédaient une moto en 2014³ et leur part modale représentait 70 % des déplacements entre maison, travail, et loisirs (JICA, 2016) ; suivaient de loin le vélo (8 %), la marche (6 %), et le bus (4 %), là où ces modes représentent généralement la majorité des déplacements dans les villes en développement. Au Viêt-Nam, la moto a progressivement remplacé le vélo comme moyen de transport dominant dans les années 1990 et 2000 (Truitt, 2008). L'émergence des classes moyennes portée par les politiques d'ouverture à l'économie de marché (*Đổi Mới*) explique en grande partie la diffusion de la moto. Bien de consommation courant et symbole de distinction, la moto a pendant une vingtaine d'années été porteuse de nouvelles valeurs de la société vietnamienne telles que l'hédonisme, l'autonomie et l'individualisation, en opposition avec l'idéal communiste d'identité collective (Dormeier Freire, 2009 ; Hansen, 2017 ; Nguyen, Nhat Nguyen, Özçaglar-Toulouse et Kjeldgaard, 2018 ; Thu, 2016).

- 2 Malgré sa popularité aujourd'hui, la moto pourrait disparaître dans un futur relativement proche pour laisser place à la voiture et potentiellement aux transports en commun. En 2013, le vice Premier Ministre évoquait pour la première fois l'idée d'une interdiction complète des motos dans les grandes villes vietnamiennes (TN News, 2013). La mise en œuvre du projet est prévue pour l'horizon 2030 et se limite pour l'heure à certains districts centraux d'Ho Chi Minh Ville. Les restrictions envisagées représentent néanmoins un pas vers une disparition éventuelle de la moto. Par ailleurs, la diffusion rapide de la voiture depuis le milieu des années 2010⁴ apparaît comme la deuxième phase de motorisation. Comme symbole de distinction, c'est en effet vers la voiture que se dirigent désormais les classes moyennes et supérieures (Nguyen, Nhat Nguyen, Özçaglar-Toulouse et Kjeldgaard, 2018)⁵. Cette tendance n'est pas sans aggraver les problèmes existants de pollution, de congestion, et d'accidents, qu'un projet de réseau de transports en commun ambitieux vise à résoudre. Néanmoins, des estimations récentes veulent que la ligne 1 du métro, la seule parmi les six lignes planifiées dont les travaux sont quasiment terminés, répondra à seulement 2 à 3% de la demande de mobilité urbaine d'ici 2025 (Anh, 19 juillet 2019).

- 3 Cet article pose l'évolution des pratiques de mobilité urbaine à Ho Chi Minh Ville comme un cas de transition mobilitaire inversée. La notion de « *transition mobilitaire* »⁶ trouve ses origines dans le cadre d'analyse de la dé-carbonisation des mobilités comme un processus socio-technique non linéaire (Geels, 2002 ; 2012). Selon la définition de Temenos, Nikolaeva, Schwanen *et al.* (2017), une « *transition mobilitaire* » marque le passage d'une époque à une autre, chacune étant caractérisée par un « *arrangement spécifique de technologies, infrastructures, sociétés, et économies* ». La production des connaissances en la matière s'est jusqu'à présent concentrée sur des terrains occidentaux où l'enjeu est de s'écarter de la dépendance à l'automobile et aux énergies fossiles. Ces travaux s'inscrivent dans le « *nouveau paradigme des mobilités* » établi par les sociologues Sheller et Urry (2006), selon lequel le « *système de l'auto-mobilité* » (Urry, 2004) – c'est-à-dire la production, la consommation, et le mode de vie individualiste associés à la voiture – jouent un rôle majeur dans la définition de l'économie politique d'une société et de sa participation à la mondialisation. La question guidant les travaux sur le processus de transition mobilitaire a été ainsi résumée : « Comment ce processus évoluera-t-il ? [...] Quels types de changements sociétaux entraînera-t-il ? » (Temenos *et al.*, 2017). Ces mêmes questions méritent d'être posées dans le contexte d'une transition mobilitaire « inversée », allant non pas à l'encontre mais au contraire vers l'auto-mobilité, telle que celle amorcée à Ho Chi Minh Ville.

- 4 Je propose une étude de la transition mobilitaire en cours à Ho Chi Minh Ville, de la « *moto-mobilité* » (Hansen, 2017) à l'« *auto-mobilité* », avec bifurcation possible vers ce qu'on pourrait appeler la « *métro-mobilité* ». Le contraste entre la quasi-omniprésence des motos dans la situation actuelle et l'éventualité de leur disparition future présente une opportunité unique d'analyser les dynamiques socio-spatiales liées à la suppression des deux-roues motorisés dans une ville en développement. Hormis deux études de cas en Chine (Gu *et al.*, 2020 ; Zuev *et al.*, 2019), ce sujet n'a pas encore été exploré par les sciences sociales. A partir de la prise en compte des perceptions et de l'expérience vécue des individus, cette contribution vise à montrer que les habitants, y compris ceux en situation de dépendance à la moto, sont favorables à la modernisation des déplacements, de l'espace urbain, et des modes de vie ; qu'ils jouent un rôle moteur

dans la transition mobilitaire ; mais qu'ils ont peu d'emprise sur les tensions socioéconomiques encourues.

- 5 La méthodologie repose sur 32 entretiens semi-directifs conduits en 2018. Les enquêtés ont été sélectionnés sur la base des critères suivants : mode de transport courant (moto, vélo électrique, vélo, à pied, voiture, moto taxi, bus), âge, sexe, statut socio-économique. Ainsi stratifié de façon à inclure un éventail de profils définis au préalable, et sélectionné selon une procédure de bouche à oreille, l'échantillon ne se peut en aucun cas à être représentatif de la population métropolitaine. L'analyse qualitative des contenus d'entretiens est mise en regard avec les propos de six informateurs-clé et des sources secondaires (articles de journaux notamment). Des pseudonymes ont été utilisés dans le report des résultats.
- 6 Dans ce qui suit, cet article revient d'abord sur les politiques publiques liées à la mise en œuvre de la transition mobilitaire. Elles sont présentées comme des « *pratiques globalisantes* » (Roy et Ong) inspirées de métropoles considérées comme modernes et mieux intégrées à l'économie mondiale. Une seconde partie, dédiée aux résultats des entretiens, présente une tendance à l'adhésion des citoyens à cette transition mobilitaire. Une dernière partie discute des changements opérés par les individus concernant leurs déplacements et leurs pratiques de mobilité. Les symboles de modernité qui motivent les comportements individuels conduisent à interroger les tensions socio-économiques suscitées par la transition mobilitaire.

Les politiques de mise en œuvre de la transition mobilitaire comme « pratiques globalisantes »

La moto comme partie intégrante d'un « urbanisme existant » jugé contraire à la ville moderne

- 7 Le recours massif à l'usage de la moto est lié aux formes urbaines et à l'urbanisme d'Ho Chi Minh Ville. Wiel (1998) a démontré la « coproduction » qui s'opère entre mobilités et urbanisme, où la notion d'urbanisme est comprise ici comme la façon dont l'environnement bâti est structuré par la vie sociale (Shatkin, 2009). Dans une ville où des d'allées étroites (*hẻm*) traversant les quartiers résidentiels les plus denses souvent inaccessibles aux voitures représentent 86 % de la trame viaire (Gibert, 2018)⁷, la moto constitue un moyen de déplacement adapté. De plus, le recours à la moto influence les mobilités intra-urbaines et la façon dont les habitants négocient leur accès aux lieux et leurs pratiques de consommation et de loisirs (Peyvel et Gibert, 2012). La moto joue en outre un rôle structurant dans la définition des espaces publics et des interactions sociales qui les composent. En particulier, l'activité de nombreux vendeurs de rue⁸, notamment ceux du secteur informel⁹, dépend étroitement de la connexion au flux de motocyclistes pour qui les arrêts fréquents et spontanés sont presque aussi aisés que s'ils étaient à pied ou à vélo (illustration 1). À ce titre, la moto contribue à faire de la rue un espace vivant, dynamique, et porteur d'intégration socioéconomique ; autrement dit, un espace public performant (Piazzoni et Jamme, 2020). La moto participe ainsi à l'« urbanisme existant » d'Ho Chi Minh Ville. Cette notion, selon la définition de Shatkin (2009), recoupe les modes d'appropriation de l'espace urbain, par les individus, qui souvent vont à l'encontre des efforts de régulation et de contrôle par les autorités.

Illustration 1 – Achats à motos auprès d'un vendeur de *bánh mì* (sandwiches) à l'heure du petit-déjeuner

Auteur : H.-T. Jamme, 17 novembre 2018.

- 8 La question du contrôle des motos et de leur circulation dans certaines zones de la métropole ne peut être analysée indépendamment du contrôle de l'urbanisme existant. Les autorités puisent dans un « répertoire de normes de la modernité », comme observé en Chine par Kloeckner (2012), afin de normaliser les espaces et de se conformer à une certaine image de la ville moderne. Pour illustration, en parlant d'Ho Chi Minh Ville, un spécialiste des transports et consultant pour le gouvernement local a déclaré : « la ville moderne ne ressemble pas à ça ». « La ville moderne », selon lui, c'est Singapour, Séoul, Moscou, Tokyo. Dans le même ordre d'idées, trois mois après la fin d'une vaste campagne de dégagement des trottoirs comme il en arrive régulièrement à Ho Chi Minh Ville, la presse locale en ligne publiait une vidéo pour le moins provocatrice : « Sommes-nous parvenus à être comme Singapour ? » interrogeait le sous-titre (VnExpress, 2017). À l'origine de la campagne, le vice-président du District 1 avait fait la promesse de transformer le quartier de l'hyper-centre communément appelé Saigon en un « Petit Singapour ». En guise de réponse, la vidéo montrait le retour à la normale : des voies encombrées par un flot incessant de motos, des trottoirs bondés de motos garées, de vendeurs affairés et de gens attablés. La vidéo concluait : « En attendant, Saigon restera Saigon ».
- 9 Sur fond de métropolisation rapide et de capitalisme mondialisé, Ho Chi Minh Ville se prête au jeu des comparaisons avec d'autres villes érigées en modèle. À ce titre, Ho Chi Minh Ville correspond au prototype des « villes globalisantes » (*worlding cities*) telles que définies par Roy et Ong (2011). Elles parlent d'un « art d'être global » pour définir cette tendance qu'ont les villes asiatiques émergentes à prendre pour modèle des villes voisines jugées plus avancées, selon des critères allant de l'esthétique urbaine au développement des infrastructures ou encore à l'intégration dans l'économie mondiale.

Elles mettent en avant le rôle actif de l'état et des décideurs locaux dans cet « art d'être global » et dans la modernisation de l'espace urbain qui en découle (Roy & Ong, 2011). L'interdiction des motos ainsi que les autres politiques de mise en œuvre de la transition mobilitaire sont présentées ci-après comme des « pratiques globalisantes » de la part des aménageurs du territoire et des transports. La politique d'interdiction des motos à l'horizon 2030 s'applique à quatre districts centraux (1, 3, 5 et 10) et deux aires urbaines nouvelles (Thủ Thiêm dans le District 2, et Phú Mỹ Hưng dans le District 7). Ces quartiers sont censés figurer comme vitrines du développement du pays. Cette politique s'inspire en outre du seul cas existant d'interdiction complète des motos à l'échelle d'une ville entière : il s'agit de Yangon, au Myanmar. Enfin, dans les discours officiels, les motos sont associées à un urbanisme jugé « désordonné » (*messy*) contraire à l'image de la ville développée (Hou et Chalana, 2016). L'enjeu est de « moderniser » cet urbanisme existant, au sens de Scott (1998), c'est-à-dire d'en épurer les contours, de séparer les usages, de rendre l'espace plus « lisible » afin d'en faciliter le contrôle.

La disparition de la moto présentée comme solution aux problèmes liés aux transports

- 10 La moto est également tenue responsable dans les discours de tous les maux du secteur des transports – congestion, pollution et accidents. Il s'agit de problèmes bien réels qui sont la conséquence de l'explosion des mobilités en général, sur fond d'accroissement de la population et d'étalement urbain (Gubry et Linh, 2010), et du recours massif à la moto en particulier. Les embouteillages sont tenus responsables d'une perte de PIB de 2 à 3 % par an (Chu et Thi, 2017). Les gaz d'échappements figurent au premier rang des sources de pollution de l'air d'Ho Chi Minh Ville, quinzième ville la plus polluée d'Asie (IQAir, 2018). Les accidents de la route sont la cause principale de mortalité dans les villes vietnamiennes (Nguyen-Phuoc *et al.*, 2020).
- 11 Ces problèmes n'ont fait que s'aggraver avec la deuxième phase de motorisation et l'apparition massive de la voiture, à laquelle il est pourtant donné priorité en attendant l'arrivée du métro. La congestion augmente de façon exponentielle avec la diffusion de la voiture. L'expérience des motocyclistes est de plus en plus dangereuse et désagréable. Les voitures occupent parfois l'intégralité des voies de circulation dans les carrefours aux heures de pointes (illustration 2).
- 12 Néanmoins, les autorités préfèrent interdire les motos plutôt que de limiter l'utilisation de la voiture. Un reportage sur le projet d'interdiction publié dans la version en ligne du journal *Tuổi Trẻ* (2019) relatait la position d'experts et de décideurs locaux sur la question. D'après l'un d'entre eux, « *bien que limiter l'utilisation de la voiture par les particuliers semble nécessaire à Hanoi et Ho Chi Minh Ville, ces grandes villes ne sont pas prêtes* ». Un autre ajoutait : « *Seulement une fois que les infrastructures nécessaires auront été fournies, quand les habitants auront plus d'options à leur disposition, pourrons-nous limiter l'utilisation de la voiture* ».

Illustration 2 – Un carrefour encombré de voitures à 18 h

Auteur : H.-T. Jamme, 30 novembre 2018

Mondialisation et modernisation : deux notions au cœur de la transition mobilitaire

- 13 La promotion de l'« auto-mobilité » (Urry, 2004) à d'Ho Chi Minh Ville fait figure de « pratique globalisante ». Pour le gouvernement vietnamien, le développement du secteur automobile constitue une stratégie nationale d'intégration à l'économie mondialisée. Le gouvernement souhaite désormais que la voiture devienne un bien de consommation courant. Il s'agit là d'un retournement de situation récent. En raison du manque d'espace dédié à la circulation et au stationnement en ville, pendant de nombreuses années le gouvernement a appliqué des taxes à l'importation élevées afin de limiter la diffusion de l'automobile (Dematera *et al.*, 2015). Cette politique a été assouplie au milieu des années 2010, quand le secteur automobile s'est trouvé promu en tête de la stratégie nationale d'industrialisation et de modernisation de l'économie (Hansen, 2016). La fin de l'année 2018 a marqué un tournant, alors que le constructeur automobile national récemment établi, VinFast (filiale du Vingroup), dévoilait son premier modèle au salon mondial de l'automobile à Paris puis lançait sa commercialisation dans la foulée¹⁰. Par ailleurs, le gouvernement investit massivement dans des infrastructures vouées à faciliter l'utilisation de la voiture. Ponts et tunnels, parkings souterrains, routes périphériques, élargissement d'allées, sont autant d'investissements qui contribuent à moderniser l'espace urbain (Gibert, 2018).
- 14 Autre « pratique globalisante », le gouvernement d'Ho Chi Minh Ville promeut depuis l'adoption du Master Plan de 2001 le développement d'un réseau de transports en commun ambitieux. Celui-ci vise à structurer l'espace urbain mais surtout à répondre à la demande croissante des mobilités et aux enjeux liés à la motorisation, posés alors

comme enjeux du développement. Il est attendu du réseau de transports en commun en cours de développement d'apporter une solution durable aux problèmes de congestion et de pollution. L'horizon 2030 du projet d'interdiction des motos est fixé sur le principe que le réseau sera alors suffisamment opérationnel et modernisé¹¹ pour absorber une partie de la demande de mobilité à laquelle la moto répond aujourd'hui.

- 15 A terme, il s'agirait du réseau le plus vaste d'Asie du Sud-Est (Musil et Simon, 2014), avec six lignes de métro, une ligne en monorail, un tramway, et six lignes de bus en site propre (BRT). La construction de ce réseau est toutefois marquée par des retards importants. D'abord, le financement des équipements planifiés n'est pas assuré. Seuls quelques lignes sont financées par des bailleurs internationaux¹². Ensuite, la mise en œuvre de ces projets d'infrastructure est difficile en raison de l'engagement de procédures d'expropriation coûteuses et complexes. Reste que l'implication des bailleurs de fonds internationaux dans ces projets, aussi bien à travers le financement que l'expertise technique, tend à promouvoir un système global de valeurs, d'institutions, d'objectifs et de formes urbaines (Mann et Banerjee, 2011 ; Musil, 2013). Les institutions d'aide au développement participent en cela indirectement à la transition mobilitaire d'Ho Chi Minh Ville.

Pas peur de l'inconnu : adhésion des habitants à la transition mobilitaire

Adhésion générale à la disparition de la moto

- 16 Le reste de cet article adopte la perspective des habitants qui semble encore manquer tant dans les travaux existants tant sur les « villes globalisantes »¹³ que dans ceux sur les transitions mobilitaires. L'enquête menée à Ho Chi Minh Ville a révélé une grande majorité d'opinions favorables à l'interdiction des motos dans certains secteurs de la métropole, bien qu'il s'agisse d'un mode de déplacement adapté et dont presque tout le monde dépend actuellement. Étonnamment, même les personnes n'ayant pas les moyens d'envisager d'autres modes de transport pour l'avenir ont exprimé leur soutien. Parmi elles, il y a Minh par exemple, un réparateur de clés de 55 ans pour qui sa moto, c'est « *sa liberté* ». Il a une moto depuis l'âge de quatorze ans.¹⁴ Son étal de réparation de clés situé sur le bord d'une route du District de Binh Chanh ne lui procure qu'un maigre revenu (6 millions de dongs par mois, soit 280 €) qui ne lui permet d'envisager ni la voiture ni le métro comme mode de déplacement futur. Certes, il se dit inquiet des conséquences d'une éventuelle interdiction de la moto ; cependant, il ne se dit pas contre.
- 17 Les réactions généralement favorables peuvent être organisées en trois niveaux d'adhésion auxquels correspondent trois catégories d'individus (tableau 1). Tout d'abord, il y a les réactions d'« adhésion fataliste » exprimées par des individus inquiets, comme Minh le réparateur de clés. Il s'agit le plus souvent de personnes pour qui il n'existe pas d'alternative à la moto, dont les capacités d'adaptation sont les plus faibles, pour des raisons économiques en particulier ; ou bien il s'agit de personnes inquiètes des conséquences d'une telle mesure pour les personnes défavorisées. Les « inquiets » se rassurent en se disant que le projet va être très difficile, voire impossible à mettre en œuvre. Il y a ensuite les réactions d'« adhésion résignée » de la part d'individus résilients ou s'estimant comme tels. Les « résilients » réclament le

changement, quel qu'en soit le coût, même s'il exige des sacrifices personnels. Il y a enfin l'« adhésion résolue » des individus préparés au changement. Ce sont généralement les personnes qui en ont les moyens, car ils disposent du capital financier ou culturel nécessaire pour y prendre part. Les « préparés » possèdent déjà une voiture particulière par exemple, ou ils ont l'habitude des transports en commun. Le plus souvent cependant, ils se disent favorables à l'interdiction de la moto à condition qu'il existe une alternative viable pour ceux n'ayant pas accès à la voiture. Cela commence par un réseau efficace de transports en commun. Le tableau ci-dessous rassemble des extraits d'entretiens illustrant chacune des positions.

Tableau 1 – Classification des réactions d'adhésion à la disparition des motos par niveau de soutien

Adhésion fataliste <i>Profil : Inquiet</i>	Adhésion résignée <i>Profil : Résiliant</i>	Adhésion résolue <i>Profil : Préparé</i>
« Ça finira par arriver. Je ne sais pas quand, mais ça finira par arriver. [...] Mais ça va être très difficile à mettre en œuvre. [...] Premièrement, les gens n'ont pas les moyens de conduire une voiture. Deuxièmement, les routes n'ont pas une capacité suffisante. Troisièmement, c'est tellement plus pratique de se déplacer à moto ».	« Ça va être très dur de se passer de la moto mais il faut qu'on en passe par là. » Femme, 32 ans, employée d'une banque internationale. Se déplace uniquement à moto.	« C'est une bonne idée, mais le gouvernement doit avoir une alternative solide. Il faut qu'ils construisent un système de transports en commun efficace. [...] ça ne changera rien à mon quotidien ».
Homme, 45 ans, personnel d'entretien dans un centre commercial. Vit dans le District 7, travaille dans le District 1. Se déplace uniquement à moto.		Femme, 45 ans, cadre supérieure dans une entreprise de café d'envergure nationale. Se déplace uniquement en voiture.
« Je pense que c'est une bonne idée, mais [le gouvernement] doit réfléchir à deux fois quand même. Les gens pauvres vont payer cher. La moto c'est ce qui permet de gagner sa vie. [...] Il faut avoir un peu de compassion pour les pauvres qui doivent aller travailler ».	« Ça va avoir un impact énorme sur mon quotidien, ça c'est sûr. [...] Mais bon c'est une bonne chose. Au moins j'aura plus de problèmes d'embouteillages pour les gens en voiture ».	« La première chose que je fais s'ils interdisent la moto : j'achète une voiture. Mais je préfère quand même la moto pour les trajets courts ».
Homme, 35 ans, serveur dans un café. Se déplace uniquement à moto.	Femme, 45 ans, femme de ménage dans un centre commercial. Se déplace habituellement avec son mari qui la conduit à moto.	Femme, 28 ans, employée de banque. Vit dans un appartement dans le District de Go Vap et travaille dans le District 1. Va au travail en bus, se déplace à moto pour les trajets courts.
« C'est impossible qu'ils [le gouvernement] y arrivent. Ça sera très préjudiciable pour les gens. [...] ça aura un impact sévère sur la vie des gens. Dès lors qu'ils interdisent [la moto], qu'est-ce qu'on fait ? »	« Il se peut que ça marche. Les Vietnamiens m'ont surpris à plusieurs reprises. J'ai longtemps cru que les supermarchés ne marcheraient jamais ici, on s'y est fait ; qu'on n'aimerait pas vivre en appartement, or ce mode de vie est très prisé maintenant ; qu'ils [le gouvernement] n'arriveraient jamais à obliger le port du casque, or c'est passé ».	« Je veux que ça arrive. Bien sûr ce serait mieux de demander l'avis de la population, mais les gens sont tellement habitués à la moto qu'ils voteraient contre. C'est nécessaire d'interdire la moto pour forcer le transfert vers un autre mode de transport. Moi je serais ravi d'utiliser les transports en commun ».
Homme, 52 ans, réparateur de clés sur le bord d'une route du District de Binh Chanh, vit dans le District 3, se déplace uniquement à moto.	Homme, 63 ans, retraité. Se déplace généralement à vélo, par choix. Utilise sa moto tous les matins juste pour se promener.	Homme, 36 ans, architecte. Viet Kieu vivant six mois de l'année au Viêt-Nam le reste du temps en Allemagne. Se déplace en moto taxis à Hô Chi Minh Ville et en métro à Munich.

- 18 Seuls quatre participants ont exprimé une opinion défavorable à l'extinction de la moto. Pour trois d'entre eux, ça n'est pas tant l'issue à laquelle ils s'opposaient que la méthode envisagée. À une interdiction, ils préféreraient des mesures plus douces, telles que l'établissement de limitations graduelles du nombre de véhicules autorisés par foyer par exemple ; ou bien ils recommandent de laisser faire le temps, tout simplement, sous-entendu que les motos finiront de toute façon par disparaître.

Des avis mitigés sur les avantages et les inconvénients de la voiture

- 19 Contrastant avec les réactions d'adhésion à l'extinction éventuelle de la moto, les personnes interrogées se sont montrées à court d'arguments pratiques en faveur des moyens de déplacement dont la diffusion et promue. S'agissant de la voiture, des travaux existants ont avancé que les classes moyennes et supérieures disposant des ressources financières nécessaires à son acquisition étaient attirées par le confort, la sécurité relative, et le symbole de réussite sociale qu'elle représente (Hansen, 2017a ;

2017b ; Thu, 2016 ; Tuan, 2015). Cependant, l'enquête conduite pour cette étude a révélé que les propriétaires de voitures regrettent devoir faire un compromis entre confort et temps passé dans les transports. « *Il n'est pas possible d'avoir à la fois la sécurité et la liberté* » dit l'un des enquêtés, où la sécurité est l'attribut de la voiture et la liberté (de mouvement) celui de la moto. Tous les propriétaires de voitures interrogés s'accordaient sur ses inconvénients comme mode de transport quotidien. C'est « *très lent* », « *on se retrouve coincé dans la circulation* », « *c'est une perte de temps* », il est « *difficile de se garer* », « *les infrastructures actuelles ne sont pas adéquates* ». Afin de surmonter ces inconvénients, Ngoc, cadre supérieure dans une entreprise nationale de café, a un chauffeur en semaine. Elle utilise le temps « perdu » en voiture pour se détendre ou répondre à ses emails. Quand elle se rend à des réunions, le chauffeur la dépose à destination et soit il va se garer plus loin, soit il circule jusqu'à ce qu'elle le rappelle. Ngoc, comme d'autres autres propriétaires de voiture interrogés, conduit son propre véhicule uniquement le week-end pour des sorties en famille à l'extérieur de la ville. La voiture est alors appréciée pour le confort (air climatisé) et l'intimité de l'habitacle. Les propriétaires de voiture n'ayant pas de chauffeur préfèrent utiliser leur moto en ville et en semaine, à moins que les conditions climatiques soient telles qu'ils sont prêts à passer plus de temps dans leur voiture mais à l'abri de la pluie ou au frais lors de grosses chaleurs. La voiture apparaît donc comme un moyen de transport quotidien peu viable à Ho Chi Minh Ville.

L'attentisme face à l'utilité du métro

- 20 Tous les enquêtés ont exprimé leur soutien de principe au métro à venir à Ho Chi Minh Ville, mais sans savoir si cela allait être « *pratique* ». Parmi les avantages escomptés figurent le fait que le métro permettra d'être « *moins exposé à la pluie et au soleil* », de « *réduire le nombre de véhicules sur la route* », de « *résoudre le problème d'embouteillages* » et d'« *atténuer les émissions de gaz à effets de serre* » ; que le métro permettra de « *gagner du temps* ». Il s'agit cependant d'avantages encore hypothétiques. L'attentisme prévaut. Au moment des entretiens, le système était encore loin d'être complet et opérationnel. Les interviewés demeuraient incertains quant à leur intention d'utiliser le métro. Une participante restait pragmatique : « *je ne peux pas savoir si c'est pratique. Je saurai après qu'il aura ouvert, après avoir essayé* ». Une jeune banquière partageait son avis : « *Pour l'instant c'est difficile à dire [...]. Je pense que j'essaierai de le prendre et de moins utiliser ma moto. Il faudra que je marche beaucoup plus par contre* ». Cette dernière est pourtant l'une des rares personnes en position d'intégrer le métro dans son quotidien à court terme. Son appartement ainsi que son bureau sont situés à moins de dix minutes à pied de stations de la première ligne. Elle a tout de même du mal à imaginer un quotidien où elle utiliserait ce moyen de transport entre domicile et travail. Plusieurs participants ont affirmé que le métro ne leur serait d'aucune utilité, ni à court-terme, ni à long-terme, pour la simple raison qu'ils vivent ou travaillent dans des quartiers non desservis par le système tel qu'il est planifié. L'adhésion des participants à l'idée de la transition mobilitaire ne peut donc être justifiée par des raisons pratiques.

Des « citadins globalisants » comme acteurs moteur de la transition mobilitaire

L'attirance de la modernité attachée à la voiture

- 21 Des valeurs symboliques liées aux moyens de transports et aux modes de vie qu'ils promeuvent justifient le soutien et la participation des individus à la transition mobilitaire. Les politiques de mise en œuvre ont été posées ci-après comme des « *pratiques globalisantes* » (Roy et Ong, 2011), inspirées de villes modèles et promues par les décideurs locaux. Je développe dans cette partie l'argument selon lequel c'est à l'échelle individuelle que ces pratiques globalisantes sont appropriées et réalisées. Les habitants d'Ho Chi Minh Ville sont présentés ici comme des « citadins globalisants », non pas sujets passifs d'un processus qui les dépasserait, mais acteurs moteurs de la transition mobilitaire. Leur participation active est justifiée par la renégociation délibérée de leurs pratiques de mobilité de telle sorte à de se conformer à un mode de vie moderne empreint de symboles de développement et de modernité.
- 22 Comparé au rapport à l'espace tel que structuré par les déplacements à moto à Ho Chi Minh Ville (Peyvel et Gibert, 2012), la voiture est associée à une modernisation des habitudes d'achats et de loisirs en particulier. Par exemple, Xuân, un père de famille de 34 ans, a indiqué s'être rendu la veille de l'entretien à dix endroits différents à moto, y compris un restaurant de rue pour le petit-déjeuner, le parc du quartier où il a l'habitude d'aller se promener avec sa fille, trois marchés différents où il a fait des achats auprès de plusieurs vendeurs, et un supermarché. Invité à réfléchir s'il serait possible de se rendre à tous ces endroits en voiture, Xuân a hésité un moment, retraçant mentalement ses trajets de la veille, pour finalement répondre : « *je ne pense pas, non* », les raisons étant soit que les rues n'étaient pas assez larges pour permettre le passage d'une voiture, soit qu'« *il n'y a[vait] nulle part où se garer* ». Xuân a ajouté : « *je n'avais jamais pensé à ça. [...] Du coup [si j'avais une voiture] j' imagine que je prendrais mon petit-déjeuner à la maison et j'achèterais tout au supermarché* », des habitudes de consommation associées à la modernité.
- 23 Plus généralement, la voiture est associée à un idéal de vie moderne qui diffère en tous points de ce que connaissent la plupart des habitants d'Ho Chi Minh Ville aujourd'hui. Le cas de Đức, étudiant de 21 ans, met ce point en évidence. À l'heure actuelle, la moto est pour lui le mode le plus pratique. Il l'utilise au quotidien pour ses trajets entre la fac et la maison familiale située dans une allée étroite. Il apprécie sa vie de quartier. « *Mes voisins sont super sympas. On fait la fête tous les week-ends. [...] On boit de la bière et on trinque 'Dô' [santé]* », raconte-t-il. Cependant, il envisage pour lui-même une vie d'adulte indépendant bien différente de son mode de vie actuel. Son projet est le suivant : « *Je vais économiser [...] et quand j'aurai 30 ans j'achèterai une voiture* ». Ce projet va de pair avec son désir de devenir propriétaire d'un appartement, si possible dans le District 4 où il observe avec émerveillement les tours de « Novaland », « Icon 56 », ou « Riverside » s'ériger à proximité du centre. Ce sont autant de « beaux immeubles » où il imagine que « la qualité de vie est très élevée, de grand standing », et où le mode de vie est compatible avec l'utilisation quotidienne d'une voiture qu'il serait possible de garer au sous-sol. Ce sont donc des symboles de progrès et modernité qui expliquent l'adhésion observée à l'idée de donner priorité aux voitures et de limiter l'utilisation de la moto, comme l'illustre l'avis de cette trentenaire :

Limiter le nombre de voitures plutôt que celui des motos, ce serait aller en arrière. Interdire la moto, c'est aller vers l'avant. [...] Tous les gouvernements veulent donner l'impression que les conditions de vie s'améliorent, pas qu'elles reculent.

Le métro : un symbole de modernité associé aux villes des pays développés

- 24 Les enquêtés associent également le métro à des pratiques de mobilité modernes, notamment à un périmètre augmenté d'accès aux commerces et aux loisirs. Xuân, le père de 34 ans mentionné ci-dessus aime l'idée que son champ d'accessibilité se trouvera élargi : « *en métro, je pourrai emmener ma fille jouer dans des parcs éloignés de la maison, pour changer. Y'a sûrement des parcs très bien dans d'autres quartiers* ». Une jeune professionnelle ayant fait ses études à Singapour espère que comme là-bas, le métro d'Ho Chi Minh Ville permettra « *d'accéder aux grands centres commerciaux en périphérie* ». Elle aimerait que les stations soient « *intégrées dans des bâtiments rassemblant toutes sortes de commerces et de services* ».
- 25 Le métro apparaît comme associé à l'idéal de vie (et de ville) moderne, et ce en partie pour des raisons d'image. Cela va même jusqu'à l'appropriation d'idées fausses. D'après l'un des participants, Ho Chi Minh Ville est « *sacrément en retard. À Singapour, ils ont un métro depuis 50 ans* » (en réalité, la première ligne a ouvert en 1987). Les symboles de progrès et de modernité justifient ainsi l'adhésion au projet de métro, indépendamment de son utilité à titre personnel. Un gardien d'immeuble de 63 ans, ancien soldat de l'armée, pense que le métro « *c'est ce qu'il y a de mieux dans un pays développé. [...] Le Viêt-Nam est en retard. Les autres pays en ont un* ». Vân, une étudiante libraire à temps partiel, pense que « *les transports en commun, c'est un signe de modernité. Il n'y a rien de tel que de transporter des centaines de personnes à la fois* ». Selon Giang, femme de ménage à faibles revenus, le métro « *va embellir la ville* ». Phuong, sa collègue elle aussi femme de ménage, sait d'avance que le métro n'aura aucune influence sur son mode de vie. Néanmoins, elle est aussi d'avis que le métro, « *ça donnera l'impression d'un pays développé ; il faut qu'on imite* ». En outre, elle dit qu'elle essaiera, « *juste pour voir* ». Ce à quoi elle aspire, c'est goûter à l'expérience du mode transport des pays riches, tout comme le soir, avant l'heure du coucher, elle emmène ses enfants au centre commercial où elle travaille, pour qu'une heure ou deux ils s'amusent sur les sols immaculés, respirent l'air climatisé, « *goûtent un peu à la vie des gens aisés* ».

Inégalités face à la transition mobilitaire

- 26 Enfin, parmi les 32 enquêtés, Phương est la seule personne ayant exprimé un désaveu franc par rapport au projet d'interdiction des motos. Il s'agit selon elle d'un problème d'inégalités sociales qui la révolte :
- Les gens pauvres, ils ne peuvent pas se permettre d'acheter une voiture, donc ils sont dépendants de la moto. Les riches, ils vont pouvoir se servir de leur voiture. Mais nous, quand est-ce qu'on aura une voiture ? Qui ne rêve pas d'avoir une voiture ? Mais on ne peut pas se le permettre ! Il faudra qu'on prenne le bus. Je n'ai rien contre le bus, je n'ai rien contre le métro non plus, mais on n'aura plus la possibilité d'aller où bon nous semble comme on fait maintenant. [...] Je pense vraiment que cette idée est inacceptable. [...] Je suis totalement contre.
- 27 La réaction de Phuong exprime le sentiment d'injustice des laissés-pour-compte de la transition mobilitaire. Elle soulève l'importante question des tensions socio-

économiques engendrées. Le processus privilégie en effet les classes moyennes et supérieures. Il s'opère au détriment des populations désavantagées sur le plan socio-économique dont le quotidien est aujourd'hui structuré par l'utilisation de la moto.

- 28 Tout d'abord, chaque voiture qui s'ajoute au trafic d'Ho Chi Minh Ville rend plus difficile la circulation de tous les motocyclistes, tout comme par le passé, chaque moto a rendu plus inconfortable la pratique du vélo et de la marche à pied. Quant au gain de confort et de sécurité dont jouit une minorité d'utilisateurs de voitures, il s'obtient aux dépens de la sécurité routière de la majorité. Ngọc, qui se déplace uniquement en voiture avec chauffeur, est consciente de cette inégalité. Comme elle le dit : « *en cas d'accident impliquant une voiture et une moto, la plupart du temps il y a un mort ; et c'est rarement la personne dans la voiture* ». Piétons, cyclistes et motocyclistes sont disproportionnellement exposés au risque d'accidents comparés aux utilisateurs de voitures ; ces derniers sont pourtant impliqués dans la plupart des accidents mortels (Nguyen-Phuoc *et al.*, 2020).
- 29 En outre, la transition mobilitaire engendre des inégalités face à la modernité. La disparition des motos compromettrait l'accessibilité des quartiers les plus densément peuplés, l'activité des vendeurs de rue et autres opportunités de consommation et de loisirs qui s'inscrivent en continu dans l'« urbanisme existant ». Or il s'agit là d'autant d'opportunités dont dépend la qualité de vie, voire la survie, des populations défavorisées. La voiture demeurera encore quelques années un moyen de transport inabordable pour la majorité. Quant au métro d'Ho Chi Minh Ville, conçu comme le Sky Train de Bangkok comme un train de banlieue plutôt qu'un moyen de déplacement intra-urbain, il servira en priorité les classes moyennes et supérieures travaillant dans l'hyper-centre mais dont les lieux de résidence et de loisirs se situent en périphérie (Richardson et Jensen, 2008). Un tel mode de vie, qui peut être qualifié de « modernisé », avec des démarcations claires entre les lieux et les temps de travail, de repos, et de loisirs, contraste avec l'« urbanisme existant » caractérisé par un flou spatial et temporel entre les différents usages de la ville.

Conclusion

- 30 Cette étude de cas à Ho Chi Minh Ville a permis de mieux comprendre les transformations socio-spatiales liées à la disparition des deux-roues motorisés dans une ville en développement. Il s'agit d'un type de transition mobilitaire encore méconnu. La méthode qualitative a mis en évidence le rôle des individus dans la recomposition de l'espace et des modes de vie urbains qui en découlent. Les habitants adhèrent au modèle de développement promu par les politiques du gouvernement en faveur de la voiture et des transports en commun. Qualifiés d'individus globalisants, ils apparaissent comme désireux de prendre part à l'effort collectif vers la mondialisation et la modernisation. Malgré les sacrifices encourus, ils jouent alors un rôle moteur dans la mise en œuvre de la transition mobilitaire, à l'échelle individuelle. Une limite voudrait que cette adhésion générale soit le résultat d'efforts de propagande réussis de la part du régime autoritaire en place. Cela reste probable. Il n'empêche que dans un contexte d'économie de marché, les individus ont la possibilité d'exprimer leurs préférences individuelles par l'intermédiaire de changements effectifs, attendus, ou espérés, de leurs pratiques de consommation et de loisirs, tels qu'ils les ont relatés dans les entretiens.

- 31 Bien que les habitants en situation de dépendance à la moto se disent favorables à la transition mobilitaire, il relève néanmoins de la responsabilité du gouvernement de limiter les sacrifices et difficultés encourues. Comparé à la diffusion de la voiture, le développement des transports publics demeure la voie la plus équitable vers la modernisation des mobilités. Néanmoins, les routes et autres équipements automobiles sont nettement moins coûteux et plus rapides à développer qu'un réseau ambitieux de transports en commun. De telles considérations pragmatiques expliquent en partie ce qui peut apparaître comme une forme d'hésitation de la part des politiques publiques entre voiture et métro comme mode de transport pour l'avenir.
- 32 Il n'empêche que la mobilité moderne ne se limite pas à la voiture ou au métro, d'autant moins si elle se veut durable et équitable. Elle demanderait à être réinventée, planifiée, codée et déployée. En l'occurrence, le projet de restriction de l'usage de la moto est particulièrement préjudiciable pour les populations les plus désavantagées sur le plan socio-économique. Un projet de modernisation des mobilités pourrait envisager l'électrification du parc de motos plutôt que sa disparition à moyen ou long terme. La marche et le vélo, encore stigmatisés comme les modes du pauvre, mériteraient d'être remis au goût du jour alors qu'ils ne figurent pas au cœur des politiques de transport d'Ho Chi Minh Ville à l'heure actuelle. Ces mobilités existantes, en plus des micro-mobilités, mobilités à la demande, et autres mobilités innovantes, pourraient être intégrées aux réseaux de transports structurants qui n'en seraient que plus performants. Ho Chi Minh Ville, ainsi que les villes des deux-roues motorisés pourrait même être en position privilégiée pour prendre la tête de la course vers une modernité des transports réinventée, multimodale et plus durable que l'« auto-mobilité ».

BIBLIOGRAPHIE

- Anh L. T., 2019. Transport policy and development in Vietnam. Paper presented at the *International Seminar - Transforming Urban Transportation in ASEAN Big Cities*, July 19.
- Cervero R., 2013. Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of Transport and Land Use*, vol. 6, n° 1, p. 7-24.
- Chu X. N., Thi, H. D., 2017. Actual situation and solutions for reducing the traffic jams and congestion in vietnam. *Advances in Natural and Applied Sciences*, vol. 11, n° 12, p. 26-34.
- Dargay J., Gately D., Sommer M., 2007. Vehicle ownership and income growth worldwide: 1960-2030. *The Energy Journal*, vol. 28, N° 4, p. 143-170.
- Dematera K., Mejia A., Phan Q. N., et al., 2015. *Tracking sustainable transport in Vietnam: Data and policy review for energy efficiency and climate change 2015*. GIZ; Clean Air Asia. DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1642.9528>
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M., 2010. Entre contraintes et innovation : Evolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. *Espace Populations sociétés*. *Space Populations Societies*, n° 2-3, p. 337-348.

- Dormeier Freire A., 2009. Motorbikes against Ho Chi Minh? Or the icons of a social transformation in Vietnam. *The Copenhagen Journal of Asian Studies* [En ligne], vol. 27, n 1, p. 67. <https://doi.org/10.22439/cjas.v27i1.1693>
- Douglass M., Huang L., 2007. Globalizing the city in Southeast Asia: Utopia on the urban edge–the case of Phu My Hung, Saigon. *Ijaps*, vol. 3, n 2, p. 1-42.
- Geels F. W., 2002. Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level perspective and a case-study. *Research Policy* [En ligne], vol. 31, n 8, p. 1257-1274. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)
- Geels F. W., 2012. A socio-technical analysis of low-carbon transitions: Introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, vol. 24, p. 471-482.
- Gibert M., 2018. Blurring the boundaries: Rethinking public space from Ho Chi Minh city's streets and alleyways. In Earl C., *Mythbusting: Vietnam, facts, fictions, fantasies*. Copenhagen: NIAS Press, p. 23-44.
- Gu T., Kim I., Currie G., 2020. The two-wheeled renaissance in China: an empirical review of bicycle, E-bike, and motorbike development. *International Journal of Sustainable Transportation* [En ligne]. DOI: <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1737277>
- Gubry P., 2019. *Preliminary results of the Vietnam census of 1 April 2019: A reflection on the size of the population of Hanoi and Ho Chi Minh city*
- Gubry P., Linh L.H.P., 2010. Niveau de vie et dplacements dans les mtropoles vietnamiennes : Ho Chi Minh ville et Hanoi. *Revue Tiers Monde*, 201(1), p. 107-129. URL <https://hal.ird.fr/ird-00473626/document>
- Hansen A., 2016. *Capitalist transition on wheels: Development, consumption and motorised mobility in Hanoi*
- Hansen A., 2017a. Hanoi on wheels: Emerging automobility in the land of the motorbike. *Mobilities* [En ligne], vol. 12, n 5, p. 628-645. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1156425>
- Hansen A., 2017b. Transport in transition: Doi Moi and the consumption of cars and motorbikes in Hanoi. *Journal of Consumer Culture*, 17(2), p. 378-396. doi:10.1177/1469540515602301
- Harms E., 2016. *Luxury and rubble*. University of California Press.
- Hou J., & Chalana, M., 2016. Untangling the “Messy” Asian city. *Messy Urbanism: Understanding the “Other” Cities of Asia*.
- Huynh D., 2015. Phu My Hung new urban development in Ho Chi Minh city: Only a partial success of a broader landscape. *International Journal of Sustainable Built Environment*, 4(1), 125-135. DOI: 10.1016/j.ijbe.2015.03.005
- Huynh D. T., Gomez-Ibanez J., 2017. Vietnam. In DPOjani D., Stead D. (ed.), *The urban transport crisis in emerging economies*. Netherlands, Springer, p. 267-282.
- IQAir., 2018. *2018 world air quality report - region & city PM2.5 ranking*. URL: <https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities/world-air-quality-report-2018-en.pdf>
- JICA, 2016. *Data collection survey on railways in major cities in Vietnam. final report. volume II: Ho chi Minh City*.
- Kim A. M., 2015. *Sidewalk city: Remapping public space in Ho Chi Minh City*. University of Chicago Press.

- Kim H. K., 2017, August 29. Ho Chi Minh city's urban transport challenges. Analysis. *Eurasia Review*. URL: <http://www.eurasiareview.com>
- Kloeckner L., 2012. Les effets de l'émergence sur les discours officiels de promotion de la modernisation en Chine. *EchoGéo* [En ligne], n° 21. DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.13158>
- Knafou R., 2000. Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités. In Bonnet M. (ed.), *Les Territoires de la mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France, p. 85-94. DOI: <https://doi.org/10.3917/puf.bonne.2000.01.0085>
- Mann A., Banerjee T., 2011. Institutions and megaprojects: The case of Delhi metro rail. *Environment and Urbanization Asia* [En ligne], vol. 2, n° 1, p. 77-91. DOI: <https://doi.org/10.1177/097542531000200106>
- Mark Lines, 2020. *Vietnam. Flash report, sales volume, 2020*. URL: https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/salesfig_vietnam_2020
- Mateo-Babiano I., 2016. Indigeneity of transport in developing cities. *International Planning Studies*, vol. 21, n° 2, p. 132-147.
- Musil C., Simon C., 2014. *La construction d'un réseau de transport en commun ambitieux à Ho Chi Minh-Ville (Viêt-Nam)*. PADDI Working Papers. URL: http://www.codatu.org/wp-content/uploads/WP_PADDI_01_FR_low-quality1.pdf
- Nguyen N. N., Özçaglar-Toulouse N., Kjeldgaard D., 2018. Toward an understanding of young consumers' daily consumption practices in post-Doi Moi Vietnam. *Journal of Business Research*, n° 86, p. 490-500.
- Nguyen-Phuoc D. Q., Oviedo-Trespalacios O., Nguyen, T., Su D. N., 2020. The effects of unhealthy lifestyle behaviours on risky riding behaviours. A study on app-based motorcycle taxi riders in Vietnam. *Journal of Transport & Health* [En ligne], n° 16. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100666>
- Pasquier-Doumer L., Oudin X., Thang N., 2017. *The importance of household business and informal sector for inclusive growth in Vietnam*. Thế Giới Publishers.
- Peters R., 2012. City of ghosts: Migration, work, and value in the life of a Ho Chi Minh City saleswoman. *Critical Asian Studies* [En ligne], vol. 44, n° 4, p. 543-570. DOI: <https://doi.org/10.1080/14672715.2012.738541>
- Peyvel E., Gibert M., 2012. "Đi chơi đi!". «Allons-nous amuser!». Entre public et privé, une approche socio-spatiale des pratiques de loisirs à Hồ Chí Minh ville. *EchoGéo* [En ligne], n° 21. DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.13177>
- Piazzoni F., Jamme H. (forthcoming). Private uses make public spaces: Street vending in Ho Chi Minh City and Rome. In Ross, J. (ed.), *Routledge handbook of street culture*. NY: Routledge.
- Roy A., Ong A., 2011. *Worlding cities: Asian experiments and the art of being global*. John Wiley & Sons.
- Scott J. C., 1998. *Seeing like a state: How certain schemes to improve the human condition have failed*. Yale University Press.
- Shatkin G., 2011. Coping with actually existing urbanisms: The real politics of planning in the global era. *Planning Theory*, vol. 10, n° 1, p. 79-87.
- Sheller M., Urry J., 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, vol. 38, n° 2, p. 207-226.

- Singh S. K., 2005. Review of urban transportation in India. *Journal of Public Transportation*, vol. 8, n° 1, p. 5.
- Temenos C., Nikolaeva A., Schwanen T., *et al.*, 2017. Theorizing mobility transitions: An interdisciplinary conversation. *Transfers*, vol. 7, n° 1, p. 113-129.
- Thu H. L., 2016. Vietnam's urban middle class: Rapidly growing.Slowly Awakening. *Kyoto Review of Southeast Asia*. URL : <https://kyotoreview.org/yav/vietnams-urban-middle-class-rapidly-growing-slowly-awakening/>
- TN News, 2013, November 25. Vietnam considers banning motorbikes in big cities. *Thanh Nien News*. URL: <http://www.thanhniennews.com/society/vietnam-considers-banning-motorbikes-in-big-cities-554.html>
- Truitt A., 2008. On the back of a motorbike: Middle-class mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam. *American Ethnologist* [En ligne], vol. 35, n° 1, p. 3-19. URL: <https://www.jstor.org/stable/27667470>
- Tuan V. A., 2015. Mode choice behavior and modal shift to public transport in developing countries - the case of Hanoi city. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* [En ligne], n° 11, p. 473-487. DOI: <https://doi.org/10.11175/easts.11.473>
- Tuoi Tre online, 2019, Apr 08. Hà Nội & TP HCM trước chủ trương cấm dần xe máy. *Tuoi Tre Online*. URL: <https://tuoitre.vn/chu-truong-cam-dan-xe-may-ha-noi-va-tp-hcm-se-thay-doi-ra-sao-20190408164439473.htm>
- Urry J., 2004. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, vol. 21, n° 4-5, p. 25-39.
- VnExpress, 2017. Saigon, three months after sidewalk cleanup campaign. *VnExpress*, May 26. URL : <https://e.vnexpress.net>
- Wiel M., 1998. Comment gérer la transition urbaine. *Recherche-Transports-Sécurité*, n° 58, p. 3-20.

NOTES

1. Leur cylindrée excède rarement 125 cm³.
2. La trame viaire représente 8 à 9 % de la superficie d'Ho Chi Minh Ville (Huynh & Gomez-Ibanez, 2017), contre environ 25 % dans une ville comme Paris.
3. Lors de l'enquête ménage-déplacement de plus grande envergure conduite à ce jour.
4. Il y avait environ un million de voitures enregistrées à Ho Chi Minh Ville en 2016, contre huit millions de motos (Kim, 2017). Depuis, le taux de possession de voitures individuelles a augmenté de 20% par an (MarkLines, 2020).
5. Les villes vietnamiennes participent ainsi à une tendance mondiale selon laquelle le nombre de voitures devait plus que doubler entre 2007 et 2030, la majeure partie de l'augmentation émanant des villes émergentes (Dargay, Gatley et Sommer, 2007).
6. « Mobility transition ». Toutes les traductions sont de l'auteur, de l'anglais au français ou du vietnamien au français. Les passages traduits sont en italique dans le texte.
7. La majorité des allées ne dispose pas de trottoirs et est encore inaccessible aux voitures
8. La vente de rue est définie ici comme toute activité faisant usage des trottoirs ou de la voirie à des fins commerciales. Elle concerne autant les vendeurs du secteur informel que les commerçants du secteur formel dont les étalages, « terrasses » de cafés, ou de restaurants, font usage de l'espace public.
9. Où les commerces indépendants et les vendeurs de rue représentent 23 % du PIB, soit le deuxième secteur de l'économie vietnamienne après l'agriculture (Pasquier-Doumer, Oudin & Thang, 2017) et le nombre de migrants excédait déjà un million à Ho Chi Minh Ville au début des

années 2010 (Robbie, 2012). La majeure partie de ces migrants a recours à l'économie informelle, notamment au travers de la vente de rue (Kim, 2015).

10. La stratégie nationale peut être considérée comme une tentative d'éviter ce qu'Ohno (2009) appelle le « piège du revenu moyen » selon lequel les pays en développement risquent d'échouer la diversification et la spécialisation de leur secteur industriel.

11. Avec deux lignes de métro opérationnelles (prévues) et suite aux efforts en cours de modernisation du système de bus.

12. Parmi lesquelles l'Agence de Coopération Internationale Japonaise (JICA), la Banque Asiatique de Développement (ADB), le KfW, le Fond d'Investissement Européen, et la Banque Mondiale.

13. Shatkin (2009) étend le champ des travaux sur les « pratiques globalisantes » des aménageurs de l'espace urbain au rôle des individus en abordant les relations entre avec « l'urbanisme existant ». Les individus à l'origine de pratiques urbaines contestées demeurent néanmoins supposés en réaction aux processus de transformations socio-spatiales et non en position d'agents du changement.

14. Seule exception : durant la période du collectivisme (1975-1989) il utilisait le vélo, faute de pouvoir entretenir une moto.

RÉSUMÉS

Ho Chi Minh Ville est en cours de transition mobilitaire de la moto comme mode de transport dominant vers la voiture, et potentiellement les transports en commun. Cette contribution propose d'envisager les conséquences socio-spatiales de ce processus depuis la perspective des habitants. Une démarche qualitative permet d'examiner l'expérience vécue des individus et leur rôle dans la mise en œuvre des politiques de transition mobilitaire, qualifiées de « pratiques globalisantes ». L'hypothèse posée est que la mise en œuvre de telles pratiques n'est pas seulement le fait des décideurs et aménageurs mais aussi celui des habitants. La majorité des enquêtés, y compris ceux en situation de dépendance à la moto, se sont montrés désireux de participer activement à la modernisation des déplacements, de l'espace urbain et des modes de vie. Motivés par un idéal de modernité et de développement, ces citoyens eux aussi qualifiés de « globalisants » jouent ainsi un rôle moteur dans la transition mobilitaire, malgré les tensions socioéconomiques encourues.

A mobility transition is currently unfolding in Ho Chi Minh City, from motorbike to car and possibly transit-based regimes of urban mobility. This paper focuses on people's lived experience of the socio-spatial transformations that ensue. Qualitative methods are used to investigate the position of individuals in regard to mobility transition policies, which are conceptualized as 'worlding practices'. The core hypothesis is that individuals contribute at least in equal part as planners and decision-makers to implementing such practices. The results show that most interviewees, including motorbike-dependent individuals, are in favor of changing mobility practices and associated transformations of the urban space. Driven by an ideal of modernity and development to which they adhere, individuals themselves can be seen as "worlding;" indeed they play an active role in implementing the mobility transition, despite their being the subjects of resulting inequalities.

INDEX

Keywords : mobility transition, motorized two-wheelers, automobile, modernity

Mots-clés : transition mobilitaire, deux-roues à moteur, automobile, modernité

Thèmes : Sur le Champ - Sur le Terrain

AUTEUR

HUÊ-TÂM JAMME

Huê-Tâm Jamme, hue-tam.jamme@asu.edu est maître de conférences à l'Arizona State University. Elle a récemment publié :

- Piazzoni, F., & Jamme, H. (forthcoming). Private uses make public spaces: Street vending in Ho Chi Minh City and Rome. In Ross J. (ed.), *Routledge handbook of street culture*. NY, Routledge.
- Jamme H., Rodriguez J., Bahl D., Banerjee T., 2019. A twenty-five-year biography of the TOD concept: From design to policy, planning, and implementation. *Journal of Planning Education and Research* [En ligne], vol. 39, n° 4, p. 409-428. DOI: <https://doi.org/10.1177/0739456X19882073>
- Jamme H., Ortega F., 2019. Modern infrastructure and historic urban landscape: Re-evaluating local conservation practices in light of Hanoi's metro project. In Bharne V., Sandmeier T. (ed.), *Routledge companion to global heritage conservation*. NY, Routledge, p. 279-297.