

# Haro sur le TGV au Viet Nam

---

Ce 19 juin 2010 a vu le rejet (208 'non', 34 votes blancs, et 185 'oui') par l'Assemblée Nationale vietnamienne du projet de train à grande vitesse présenté par le gouvernement, et devant relier Hà Nội à Saigon (1600 kms en rail) à 300 km/heure. Ce projet du TGV futur au Viet Nam, qui secoue le peu de vie parlementaire locale, subira probablement d'autres retours inattendus de manivelle, même si le plan en cours ne prévoit le début de sa réalisation qu'en 2020, dans une décennie.

Ce « non » de la part d'une Chambre habituée à entériner tout ce qui émane des dirigeants du pays n'étonnera que ceux qui veulent être étonnés. Le retour du ministre des transports, Hồ Nghĩa Dũng, devant la Chambre (« Votez d'abord, on vous communiquera ensuite les détails ») a été en résumé ce qu'il a dit s'est même soldé par une rafale de sarcasmes de la part des députés qui sont pourtant « aux ordres ».

## L'ETAT DES CHOSES

En effet, avec un budget prévisionnel de 56 milliards de dollars US, somme colossale pour le pays dont le déficit budgétaire annuel s'établit à environ 9 milliards de dollars, à peu près comblé par ce que rapportent au pays



chaque année les Vietnamiens de la diaspora. Avec un coût d'utilisation élevé pour le citoyen vietnamien moyen, ce TGV ne verrait en fait que le transfert vers le rail d'une partie des voyageurs aériens, qui ne sont eux-mêmes qu'une infime minorité des 84 millions de Vietnamiens, et sans parler du coût réel de la réalisation de ce TGV, qui sera certainement largement supérieur au coût prévisionnel. On n'a jamais vu un projet gouvernemental de cette envergure, dans n'importe quel pays, respecter le devis initial. Il ne semble pas idiot de dire que dans la réalité, ce projet pourrait coûter presque le double, soit l'équivalent du budget national annuel du Viet Nam Et tout cela sans réflexion profonde, sans plan, mais surtout sans argent.

Les choses semblaient claires au début : le gouvernement vietnamien a approuvé officiellement le choix technique du Shinkansen japonais à grande vitesse, et le projet devait débiter par la liaison Hué – Đà Nẵng (une centaine de kilomètres).

C'était mettre la charrue avant les bœufs car face à ces plans, ne manquait rien moins que la base : le financement avec les 56 milliards de USD envisagés représentant 60% du budget annuel national, et la fixation du tracé. Manquait également et surtout la place d'un tel projet au sein d'une politique nationale à long terme des infrastructures de transport.

Et d'abord pour le réseau ferré. Peu ou prou, son tracé date du temps de la présence française, avec un écartement des rails d'environ 1m (norme internationale environ 1,4 m) n'autorisant qu'une vitesse de pointe de 90 km/h. Des centaines de ponts de ce réseau ont été abîmés ou détruits par la guerre que l'on connaît, et la moitié seulement en a été refaite, non par le Vietnam, mais par le programme d'aide japonais. Il a cependant le mérite d'exister. D'autre part, il suffisait – et il suffit – de doubler la voie en élargissant seulement le ballast de 2 m 50 pour que la circulation ferroviaire soit non pas doublée mais quadruplée dans les 2 sens. En effet, le nombre actuellement restreint des trains est du au fait de l'unicité de la voie ferrée, qui oblige les trains à s'arrêter dans des gares pour laisser passer le train en sens inverse. Et le doublement de la voie ferrée serait bien moins coûteux, les frais d'expropriation des terres le long du rail et des habitations frôlant le rail étant limités, et la « chaussée ferrée » (le ballast) existant déjà. Alors qu'un TGV nécessiterait un nouveau tracé, avec des expropriations énormes.



Les expropriables n'ont assurément pas besoin de cette nouvelle catastrophe : seuls la classe défavorisée et les paysans seraient touchés, alors qu'ils n'ont que les miettes de la croissance du pays. Le Viet Nam a indiqué que de 2010 à 2020, 18 milliards de dollars US seront engagés pour le développement du réseau routier, somme amortissable rapidement et nettement moins lourde que le projet de TGV. Mais alors, et c'est une contradiction, pourquoi et *pour quoi* le projet du train ? Cela a permis à la presse vietnamienne – contrôlée de près par le pouvoir unique – dont Tuổi Trẻ de ruer dans les brancards, protestant contre le projet ferré gigantesque risquant d'alourdir encore plus la dette du pays..

D'autre part, que dire du tonnage transportable ainsi ? Les zones industrielles de la côte vietnamienne ont un



besoin vital de possibilités de circulation à fort tonnage, et ce n'est pas le transport routier sur une route nationale unique sud-nord, à 2 voies vraiment praticables (la Nationale 1, ancienne Route Mandarine) qui en donnerait rapidement la possibilité. Seul le rail permet un tonnage « circulaire » conséquent et immédiat, même à petite vitesse. Les partisans du TGV vietnamien rétorqueraient qu'on peut adjoindre des voitures dédiées au fret, sur le TGV. C'est une chimère : cette solution, parfois pratiquée en Europe, s'est révélée très coûteuse et surtout très limitée. Or, les industries vietnamiennes sont majoritairement des industries à main d'œuvre peu chère, avec un SMIC mensuel garanti de 50 USD au 1<sup>er</sup> janvier 2009. Le renchérissement du coût du transport annulerait immédiatement l'avantage de la main d'œuvre.

## L'ARGENT

Les choses semblaient entendues : le Japon – il a bon dos – assurerait le financement. Or, même le Japon est moins chaud. En effet, et comme l'a déclaré récemment Mitsuo Sabaka, ambassadeur du Japon au Vietnam, « l'argent des contribuables japonais doit être utilisé de manière efficiente quand il s'agit d'aide au développement des pays étrangers ». Pire, quand bien même le Japon fournirait les rames du train vietnamien à grande vitesse, il ne pourrait fournir l'intégralité du financement. C'est qu'il est lui-même en butte à des difficultés financières depuis 15 ans, et une telle somme – si elle n'est pas justifiable en détail – ferait sauter n'importe quel gouvernement japonais. Or, le Japon connaît une valse de ses gouvernements depuis 4 ans.

Monsieur Sabaka l'a fort bien remarqué : « le TGV est une solution appropriée économiquement, mais pour des distances moyennes n'excédant pas 500 kms » (cas de Tokyo-Osaka ou Seoul-Pusan), sans préciser qu'une telle solution appropriée n'est valable que pour les pays déjà développés alignant ensemble la route, le rail, et l'avion.

Seiji Maehara, ministre japonais des transports, a été nettement moins diplomate lors de sa visite à Hà Nội en mai dernier : « Le Shinkansen vietnamien devrait se limiter aux seules liaisons Saigon – Nha Trang et Hà Nội – Vinh ». Il en est de même pour Ayumi Konishi, représentant à Hà Nội de la Banque Asiatique du Développement : « Beaucoup de pays présentent des projets de cette envergure, mais une planification est nécessaire », manière polie que le gouvernement vietnamien n'a rien étudié ou planifié pour « son » TGV.

Dans une étude préliminaire – apparemment la seule vraie qui ait été réalisée – faite par le JICA, agence japonaise pour l'aide au développement, et si le projet démarre vraiment en 2020, les premières sections opérationnelles en 2030 du TGV vietnamien ne couvriraient qu'à peine les frais de fonctionnement, l'amortissement étant, lui, impossible.

De son côté, Martin Rama, analyste à la Banque Mondiale, a déclaré lors de la réunion début juin des pays donateurs (devenus très frileux quand il s'agit du Viet Nam), a simplement commenté le projet de train à grande vitesse vietnamien en insistant sur la nécessité impérieuse de l'analyse des méga-projets pour débusquer les « éléphants blancs », c'est-à-dire les projets irréalistes.



Et pour finir, Andrew Chan Yik Hong, un analyste de Price Waterhouse Coopers, est catégorique : « je pense simplement que le développement de la route permettrait une meilleure croissance du pays ».

## LA SUITE

Le gouvernement vietnamien – en dépit de la rebuffade subie face à la chambre d'enregistrement qu'est l'Assemblée Nationale – n'entend pas abandonner le projet, et Nguyễn Sinh Hùng, vice-premier ministre, a bien annoncé que le pouvoir reste engagé sur la réalisation du projet. Le Japon, dans cette perspective, a néanmoins gardé au frais deux consortiums dans sa manche pour ce projet : Sumitomo-Mitsubishi, et Itochu-Kawasaki. Pas question de laisser d'autres pays s'immiscer dans ce domaine réservé japonais qu'est devenu le monde ferré vietnamien. De son côté, la Banque Mondiale ne semble pas être décidée à rejeter totalement le projet.

Le gouvernement vietnamien va donc continuer sur ce projet, simplement parce qu'il s'est trop engagé, et – peut-être – parce que des intérêts immenses (y compris personnels) sont déjà en jeu. Et comme le pays possède un régime à parti unique, le projet du TGV vietnamien va donc avancer, peut-être moins rapidement

Reste toujours la question de savoir si le pays a une vraie politique *coordonnée* du transport. La politique routière est entièrement à voir, à part quelques réalisations nécessaires et réalisées (ponts de My Thuận, pont de Cân Tho). La politique ferroviaire semble être oubliée, à la part la mise en service – sur un réseau ferré inchangé – de deux trains dits de luxe (Hà Nội-Sapa et Saigon-Nha Trang). Quant à la politique aérienne, Pacific Airlines a changé de mains et de métier.

Le choix raisonnable est pourtant extrêmement simple : un élargissement à 3 ou 4 voies de la Route Nationale 1 existante, pendant une décennie, pour le quart ou la cinquième du projet de train à grande vitesse, résoudrait rapidement les soucis des industriels. Certains économistes du gouvernement l'ont bien soutenu, mais n'ont pas été écoutés. Serait-ce précisément parce que c'est trop simple ?

**G.N.C.D**