

Les chemins de fer au Viêt Nam

Article dédié à la mémoire de Monsieur N.C.K.

A la mi-décembre 2006, la DSVN (Duong Sat Viet Nam, Voies Ferrées du Vietnam) a réceptionné 2 locomotives diesel – électriques Siemens type AR 15 sur les 16 attendues, prélude à la première étape du projet de train à grande vitesse nord-sud devant en théorie débiter à partir de 2010. Simultanément, un train journalier dit « Train 5 étoiles Saigon- Nha Trang » destiné aux touristes a été inauguré. De même, les 33 milliards de dollars requis pour la liaison nord-sud à grande vitesse via une voie dédiée nouvelle ont été soumis à l'approbation du gouvernement vietnamien. Belle et longue évolution, car l'histoire a retenu l'an 1881 comme date de naissance des chemins de fer dans ce pays.

Départ en gare de Hà Nội du train à destination de Saigon

A cette date, l'empire d'Annam amputé en 1862 de la Cochinchine était encore indépendant. A Saigon, un tramway reliant Saigon à Cho Lon vit le jour cette année-là avec comme base la gare de Saigon (photo ci-dessous) terminée la même année : ce fut le tout premier train .

Quatre ans plus tard, le protectorat français établi sur le reste de l'empire d'Annam, les projets ferroviaires virent le jour, foisonnants, tous d'origine privée, et privilégiant 3 axes fondamentaux : Ha Nôi – Saigon, Saigon Battambang (au Cambodge) et Ha-Nôi – Yunnan (province du sud



chinois). Ces axes étaient clairs économiquement : relier le nord au sud, le Cambodge au port de Saigon, le sud de la Chine au port de Hai Phong. Les capitaux furent assez facilement souscrits, avec ou sans garantie

de l'Etat, et les lignes commencèrent à être établies régionalement (Saigon-My Tho, Ha nôi Hai Phong, Thap Cham – Da Lat, Saigon Lôc Ninh etc.). Les compagnies privées ou semi-publiques gérant les lignes ne se faisaient pas exactement concurrence car desservant des axes séparés, et ce ne fut qu'en 1936 –année du Front populaire en France - que les Chemins de Fers Indochinois (C.F.I.) virent le jour par fusion de l'ensemble ferré de l'Indochine, et que la ligne Saigon-Hanoï longue de 1726 km et longeant la Route Mandarine (Nationale 1 actuelle) fut enfin achevée.

A gauche : gare de Saigon - 1881



Les CFI devinrent alors une copie conforme de la SNCF française : ponctualité, notion du service public, et esprit de

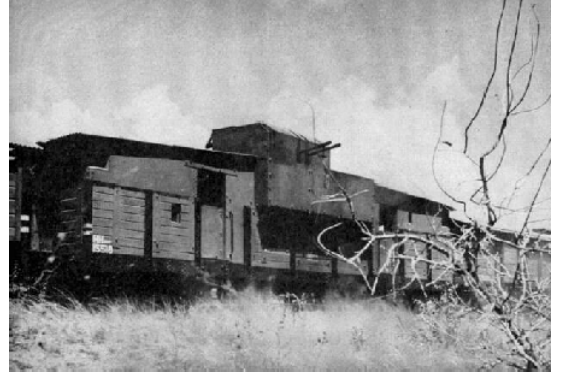
corps des salariés. De 1936 à 1945, le réseau fonctionna parfaitement, les Pacific 231 (locomotives à vapeur parmi les plus puissantes de l'époque) menant les trains à la vitesse moyenne de 50 km/h par suite de la largeur des rails utilisée en Indochine (1 mètre de largeur de la voie, au lieu de 1m435).

Paradoxalement, le réseau ne souffrit pas exagérément de la 2^e guerre mondiale (bombardement des gares et dépôts des trains de troupes et marchandises japonaises par les avions alliés, surtout au nord et aux alentours de Saïgon).

La période de 1945-1954 avec la guerre d'Indochine fut autrement désastreuse, et seules les liaisons Saïgon-My Tho, Saïgon .Lôc Ninh et Ha Nôi-Hai Phong fonctionnèrent sans trop d'interruption longue. Au centre du pays seule la section Hué – Tourane (Dà Nang actuel) fonctionnait fort peu. La section Saïgon – Nha Trang était tellement perturbée que les Français durent faire circuler à partir de 1947 un train blindé, la « Rafale », avec à bord une compagnie de la Légion Etrangère.

A droite : train blindé « La Rafale »

La paix temporairement revenue en 1954, la situation était claire : le réseau était à moitié détruit. Au Sud, la liaison Saïgon – Hué , totalement refaite avec l'aide de la Mission de Coopération Technique française et avec l'introduction de locomotives diesel-électriques Alsthom, fut inaugurée par Ngô Đình Diêm en 1957. Au Nord, il en fut de même pour la liaison Ha Nôi- Vinh. Il s'en fut d'ailleurs de peu que la liaison Saïgon-Ha Nôi fût rétablie normalement malgré la partition du pays, car à cette époque et pour très peu de temps, il était envisagé que les deux Vietnam (Nord et Sud) fissent leur entrée simultanée aux Nations Unies. Et jusqu'en 1965, l'ensemble du réseau ferré au nord comme au sud fonctionna normalement. A partir de cette date, les attentats du Viêt Công au sud et les bombardements aériens au nord en paralysèrent partiellement le fonctionnement.



Une fois la conquête du Sud par le Nord faite en 1975, la situation était encore plus claire : il fallait repartir de zéro. A la hâte, la liaison prioritaire Saïgon – Hà Nôi fut rétablie dès 1976, mais l'infrastructure étant fragile, la vitesse moyenne sur cette liaison était tombée à moins de 40 km/h (remontée à 50 km/h actuellement). Le manque chronique de crédits dura de 1975 à 1986, date de la nouvelle orientation économique du pays, et ce



n'est qu'à partir de cette période que l'on quitta le domaine de la reconstruction partielle du réseau ferré pour passer à la phase de rénovation, toujours en cours.

LES VOIES ACTUELLES

Non électrifié, long de 3112 km, le réseau actuel est encore en mauvais état, outre la norme (voies de 1 m de large) imposant des vitesses réduites.

Des dizaines de ponts ferroviaires restent encore à réhabiliter en 2006 (44 ponts supplémentaires seront réhabilités jusqu'en 2010 grâce à l'aide japonaise, 19 l'ayant déjà été, toujours grâce aux Japonais).

La Pacific, bête de somme du réseau transvietnamien jusque dans les années 1960

LE MATERIEL ROULANT ET LES GARES

Le Vietnam dispose actuellement de plus de 300 locomotives diesel électriques d'origine disparate (fabrication australienne, allemande, chinoise, américaine, russe, tchécoslovaque, indienne, belge) résultant de l'aide internationale, et les 6 locomotives à vapeur subsistant en 2006 font l'objet de la convoitise des musées de par le monde. La majeure partie des gares date de l'époque française. Les grandes gares ont cependant été rénovées : la gare de Ha Nôi (dont la partie centrale fut reconstruite après sa destruction par un bombardement en 1972) a été rénovée. La gare de Saïgon a changé de lieu (3 kms plus au nord-ouest), avec des bâtiments nouveaux. La gare de Dalat a été classée bâtiment faisant partie du patrimoine national, après toilettage, en attendant le rétablissement prochain de la ligne Thap Cham - Dalat.



Gare de Hué, années 1930



Gare de Quy Nhon en 1943



Construction de la gare de Da Nang 1906

L'introduction progressive de l'informatique, et surtout sa centralisation, va permettre des réservations à partir de tout lieu, ce qui n'était pas fréquent jusqu'à récemment. Par ailleurs, la tarification a été simplifiée (il y avait auparavant un tarif pour les autochtones et un autre pour les étrangers), d'autant que la liaison avec la Chine a été ré-ouverte. La sécurité des trains tant d'un point de vue professionnel (respect de la vitesse, discipline de la conduite), que civil (vols et larcins divers à bord) fait désormais l'objet de forces de sécurité embarquées dans les trains.



Passage à niveau



Embarquement



Direction saïgonnaise (bâtiment inchangé)

La grande affaire reste cependant le raccourcissement des temps de liaison (Saigon – Hà Nội en 80 h en 1980, en 29 h en 2005), la voie unique sur l'axe principal obligeant encore les trains régionaux à s'arrêter en gare pour laisser passer les 12 liaisons quotidiennes Saigon-Hà Nội en période normale. La solution économique aurait été de doubler cette voie tout en l'amenant à la norme de 1m435 de largeur, ce qui coûterait moins cher, mais le gouvernement vietnamien a choisi de lancer un tracé nouveau. Explication présentée : la traversée des villes est trop lente, et les zones actuellement traversées sont trop peuplées. L'explication a laissé perplexes les observateurs, qui pensent que les 33 milliards de dollars du nouveau tracé à grande vitesse sont trop lourds et manqueraient au développement d'autres secteurs économiques, même si ce coût est assumé partiellement par l'aide japonaise au développement. Cela étant, les nouvelles liaisons rapides prévues (Hà Nội-Vinh, Hà Nội- hai Phong, Saigon-Nha Trang et Saigon – Vung Tàu) donneront prévisionnellement les 880 premiers kilomètres de voie express (de 160 à plus de 200 km/h), si les plans sont respectés à l'horizon 2020 . Par ailleurs, les errements dans la qualité du service est un autre souci : ponctualité de 43% sur la liaison Saigon-Hà Nội à cause de « la mauvaise qualité des rails et des trains » (1) , et « l'heure de départ des trains n'est toujours pas convenable » (2) selon les termes d'un colloque organisé par la compagnie générale des chemins de fer du Viet Nam.

Malgré tout, le réseau du transport ferroviaire vietnamien a globalement gagné en consistance générale depuis une décennie, après 127 ans d'existence et un demi-siècle chaotique, et les usagers ne s'en plaindront certes pas. Et pour oser la formule, le transport ferroviaire est bel et bien sur les rails désormais.

GNCD



SOURCES: DSVN, Courrier du VN, Mission économique de l'Ambassade de France au VN, travelvideo.tv, AFP, Saigon Railtour

RENVOIS (1) Une filiale des Voies Ferrées du VN fabrique des wagons pour passagers et pour marchandises, à Di An, à 26 km au nord-est de Saigon (2) Courrier du Vietnam - 13 juin 2006