
LE TRANSPORT FERROVIAIRE ET URBAIN AU VIETNAM

Copyright : Éléments préparés par le Service Economique de Hanoi. Droits de reproduction réservés. Adresser les demandes à giang.dothihuong@dgtresor.gouv.fr.

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Avec près de 93 millions d'habitants et une forte pression démographique, le Vietnam fait aujourd'hui face à un besoin important en infrastructures de transports. La route reste le premier moyen de transport au Vietnam avec 90 % des passagers et du fret, tandis que les infrastructures de transport ferroviaire approchent aujourd'hui de la saturation. Sur le plan des transports urbains, la congestion croissante dans les deux métropoles vietnamiennes génère de nombreuses difficultés en termes de gestion du trafic, sécurité routière, mais également pollution atmosphérique. La gestion des transports ferroviaires et urbains constitue ainsi un défi de premier plan pour les autorités vietnamiennes. Ce secteur est identifié comme l'un des axes stratégiques pour le renforcement de notre part de marché au Vietnam.

1. Un réseau ferroviaire longue distance ancien et saturé, en cours de modernisation

Le réseau ferré vietnamien, long de 2600 km, est structuré autour de l'axe Hanoi-HCMV sur lequel se greffent 6 branches de faible importance concentrées pour l'essentiel dans le delta du fleuve rouge. Essentiellement développé durant l'époque coloniale française, ce réseau est non électrifié, à voie unique et à écartement principalement métrique. Le réseau est exploité par la Vietnam Railway Corporation (VNR), et la politique ferroviaire fixée par le ministère des transports.

Le réseau ferroviaire étant ancien, le gouvernement cherche à le moderniser pour développer le fret et le transport de passagers par ce mode. La stratégie de développement des transports ferroviaires jusqu'en 2020 avec vision jusqu'en 2050, approuvée par le Premier Ministre en mars 2015, prévoit à la fois de **développer le mode de transport ferroviaire** afin de créer un réseau de transport national multimodal, mais également de lancer **d'importants travaux de modernisation du réseau existant**. Ce plan prévoit que la part du transport ferroviaire soit entre 1 et 2 % du transport total de passagers en 2020 (5-8% en 2050) et entre 1 et 3 % du transport de marchandises (5-6% en 2050). Il est structuré autour de 2 priorités : (i) **améliorer et moderniser la ligne Nord-Sud** : son écartement métrique passera à 1435 mm pour une vitesse de 200 km/h en 2020 et une vitesse maximale de 350 km/h en 2050, (ii) **construire de nouvelles lignes ferroviaires** afin de connecter au réseau les points stratégiques (ports, centres industriels, hauts plateaux, lignes Trans-Asie).

En parallèle, le ministère des transports mène une étude de préfaisabilité concernant la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre le nord et le sud du Vietnam¹. Cette étude sera remise d'ici 2 ans, et nécessitera une approbation de l'assemblée nationale.

2. Un plan ambitieux de développement de systèmes de transports urbains intégrés

La mise en place de systèmes intégrés de transports ferrés urbains à Hanoi et HCMV est devenue une priorité compte-tenu de la pression démographique et de l'urbanisation croissante, avec un objectif de 20 à 30 % de part modale du transport ferré urbain dans les deux agglomérations en 2030.

A Hanoi, le plan de développement des transports, adopté en 2008, et révisé en mars 2016, prévoit ainsi la construction de 8 lignes de métro dont 4 sont en phase de développement ou travaux :

- la ligne n°3 dite pilote reliant la gare centrale aux quartiers centre-ouest sur 12,5 km (dont 4 km de tunnels) **cofinancé par la France** (Prêt du Trésor et AFD), la Banque Asiatique de développement (BasD) et la Banque Européenne d'Investissement (BEI), est en cours de réalisation. Son coût a été réévalué à 1,2 Md EUR à la fin 2013 ;

¹ Un projet similaire de 56 Mds USD avait toutefois été refusé par l'assemblée nationale en 2010 du fait des coûts trop importants.

- la ligne n°2A en cours de travaux par un conglomérat chinois (China Railways Group n°6), (552 MUSD + 339 M USD en 2014) est également en cours de réalisation ;
- la ligne n°1 pour relier le Nord-Est au Sud (1,7 Md USD), financée par la JICA – en développement ;
- la ligne n°2, longue de 48km entre l'aéroport international de Noi Bai et Ha Dong, financée sur la première section de 15km par la JICA à hauteur de 1,2 Md USD – en développement également.

La rénovation de plusieurs lignes ferroviaires reliant Hanoi aux villes du nord du Vietnam (notamment Hanoi – Lao Cai, Hanoi – Thai Nguyen, Hanoi – Haiphong) est également prévue ainsi que le développement de 8 lignes de **Bus à Haut Niveau de Service** (BRT – Bus Rapid Transit). La première ligne, financée par la Banque Mondiale, a été mise en service en décembre 2016. Elle relie la station d'autobus de Kim Ma à celle de Yên Nghia sur 14,7 km. **L'investissement total nécessaire** sur la période 2016-2030 pour développer tous les projets prévus au Schéma Directeur (incluant les projets routiers et autoroutiers) est d'environ **40 Mds EUR**.

A Ho Chi Minh Ville, le plan des transports d'ici à 2020, approuvé en 2009 et révisé en 2013, **prévoit la construction de 6 lignes de métro et de deux lignes de monorail**. Deux projets sont en phase de développement :

- la ligne 1 de métro (19,7 km) de Ben Thanh (marché central) à Suoi Tien (Est), financée par la JICA, dont les travaux ont débuté en août 2012 pour un coût estimé à 2,4 Mds USD ;
- la ligne 2 de Ben Thanh (Hub central) à Tham Luong (Nord-Ouest) (11,3 km dont 9,6 km souterrain), cofinancée par la KfW, la BasD et la BEI pour un montant total de 1,374 Mds USD, et dont la construction a débuté en juillet 2013.

Des projets de BRT étaient également prévus. La première ligne sur l'autoroute Vo Van Kiet-Mai Chi Tho (28,6 km) devait être mise en service en 2018 (début des travaux en avril 2014 pour 155 MUSD dont 142 financés par la Banque Mondiale). INGEROP a réalisé l'étude de préfaisabilité. Toutefois le Comité Populaire (CP) de HCMV **a décidé d'annuler le projet** en septembre 2017, sur la base d'un rapport du département des transports d'HCMV qui considère le BRT comme non rentable (les modélisations prévoyant un taux d'utilisation trop faible) et « peu pratique ». Le CP compte se concentrer plutôt sur l'acquisition de bus de haute qualité.

Le développement et l'exploitation de ces réseaux à Hanoi et HCMV relèvent de la compétence des deux comités populaires, à l'exception de deux projets à Hanoi relevant directement du MoT (ligne 2A) et de VNR (ligne 1).

3. Un secteur clé du partenariat stratégique entre la France et le Vietnam qui intéresse nos entreprises

Le secteur ferroviaire est aujourd'hui essentiellement financé sur fonds multilatéraux et bilatéraux et la France, avec plusieurs projets d'envergure financés sur prêts concessionnels, se place au rang de 2ème bailleur de fonds dans ce domaine après le Japon. Parmi ces projets :

La réalisation de la ligne n°3 du métro de Hanoi bénéficie d'un engagement de 514 M EUR de la France via les Prêts du Trésor et l'AFD. **Systra** en est le consultant général et les entreprises françaises sont positionnées pour les lots en aide liée (matériel roulant, télécoms, signalisation, billettique), et en financement délié (génie civil, systèmes ferroviaires). Le consortium **Alstom-Thales-Colas Rail** a signé en janvier 2017 le contrat du lot CP6 (matériel roulant, télécommunications et signalisation) avec MRB, le maître d'ouvrage du projet, pour un montant de 265,3 M EUR. Plusieurs entreprises françaises s'intéressent également au lot CP9 (billettique). Les entreprises françaises suivent également de près des lots en aide déliée : **Colas Rail** a été retenu sur le lot CP7 (équipements électromécaniques des stations) financé par l'AFD et sur le lot CP8 (travaux de voie) financé par la BEI.

Plusieurs entreprises françaises se sont positionnées sur les deux projets de lignes de métro d'HCMV en cours de développement. Sur la ligne 1 (JICA), elles interviennent en sous-traitance des entreprises japonaises : MVA (filiale de Systra) associée au cabinet d'architecture Archetype, réalise ainsi le design des stations et du viaduc

de la ligne 1, Faiveley a obtenu le contrat des portes palières, Bachy Soletanche réalise les voussoirs du tunnel entre l'opéra et la gare, Freyssinet intervient sur le viaduc. Sur la ligne 2 (KfW, BAsD et BEI), des opportunités existent pour les entreprises françaises sur lots de tunnels, de travaux de voies et de billettique. Toutefois les appels d'offres de ces marchés n'ont pas encore été lancés.

La modernisation des infrastructures de voie entre Yen Vien et Lao Cai a été réalisée en cofinancement entre la Direction Générale du Trésor, l'AFD et la BAsD (dont 31 M€ RPE, 32 M€ AFD,) avec les entreprises françaises Tata Steel France, et Vossloh Cogifer pour le lot de rails et d'appareils de voies et Eurovia Travaux Ferroviaires pour le lot de Génie Civil. Une phase 2 est souhaitée par VNR avec une sollicitation d'un Prêt du Trésor non concessionnel pour financer les compléments de matériel de voies.

La modernisation du système de signalisation et de télécommunications du tronçon ferroviaire Hanoi-Vinh, s'est achevée en 2016, réalisée par ALSTOM (prêt RPE de 40,3 M€) sous la supervision de Systra.