

L'aviation civile vietnamienne

Un sifflement, un avion bleu qui décolle : un Boeing ou un Airbus portant les couleurs de Vietnam Airlines quitte un aéroport international. Belle évolution, car l'aviation civile vietnamienne est née à la fin des années 1940. La guerre d'Indochine nécessitait des transports aériens, les routes étant très souvent coupées. De là l'éclosion sur place de quelques compagnies privées de transport aérien, telles la Cosara ou Aigle Azur, faisant du transport à la demande des entreprises, ou, quand cela s'avère nécessaire, à la demande du corps expéditionnaire français en Extrême-Orient (CEFEO). Ces compagnies desservaient également certaines liaisons-passagers, telles Saigon-Pnom Penh pour la Cosara.

Boeing 767 de Vietnam Airlines (ci-dessous)

Cependant, l'aviation civile officielle (gouvernementale) est née en 1951, avec l'apparition d'Air Vietnam (Hàng Không Việt Nam), qui a fait l'objet d'un article récent du présent magazine (1). Cette compagnie nationale vietnamienne fut la première chronologiquement, se replia au Sud lors de la partition de 1954 et disparut lors de la conquête du Sud par le Nord en 1975. L'aviation civile vietnamienne est alors devenue une extension au Sud de l'aviation civile du Nord.



Au Nord, en 1956, une petite flotte civile voit le jour, sous l'égide de l'Administration de l'Aviation Civile du Vietnam – CAAV en anglais-dépendant du ministère de la défense. Il s'agit d'une partie de la force aérienne du Nord-Vietnam utilisée à des fins civiles. Les débuts sont cahotiques, car tout manquait. L'aide de l'ancienne URSS et de la Chine fut la bienvenue, et on commença par utiliser deux Lisounov-2 (Douglas C-47 fabriqués sous licence en URSS durant la 2^e guerre mondiale, photo en bas à gauche), remplacés plus tard par des Ilyouchine 14, et trois Aero 45. Les années 1956-1975 furent vraiment houleuses, au contraire de la compagnie Air Vietnam, au Sud : contrôles tatillons de la Défense Nationale, budgets variables, restrictions.



Vietnam Airlines.

Le Nord victorieux en 1975 reprend à son actif les conventions aériennes internationales signées par le Sud (OACI, IATA etc.), récupère les quelques avions d'Air Vietnam bloqués sur place au Vietnam Sud, et commence à envisager un réseau national. Cependant, pour des raisons budgétaires, seules quelques liaisons fondamentales sont exploitées. Par ailleurs, le transport aérien est encore aux mains du ministère de la défense. La flotte se modernise : arrivent des Antonov 30, et des avions à réaction Tupolev 134. Le Vietnam avec le Dôï Moi (Renouveau) de 1986 va appliquer un capitalisme d'Etat aboutissant à la création de

Cette compagnie voit officiellement le jour en 1989 (démarrant en réalité en 1993), et, enfin, la CAAV relève désormais et logiquement du ministère des transports. On commence par établir des lignes aériennes régulières, et pour les long-courriers internationaux, on va signer des accords de partage de code avec une

dizaine de compagnies dont Cathay Pacific, JAL, et avec Air France, seule compagnie autorisée de 1975 à 1986. Au départ, le matériel inclut des Antonov, des Yakovlev, des Iliouchyne, des Tupolev. Les touristes étrangers arrivant dès 1987 vont s'habituer graduellement à la signature visuelle de Vietnam Airlines.



Antonov 30



Ilyouchine 18



Tupolev 134 avec la première livrée de la compagnie



Yakovlev 40, avec la deuxième livrée

Leur impression est initialement mitigée: les avions sont âgés, le service en vol et au sol est inexistant, et surtout une politique de double prix (les étrangers paient bien plus cher que les nationaux) va donner une image déroutante de prime abord. Le tarif a été uniformisé depuis. L'accident du 12 janvier 1991 à Tân Sơn Nhut d'un Tupolev 134 de Vietnam Airlines s'écrasant à l'atterrissage, heureusement sans victime, suivi en 1997 d'un autre crash d'un TU-134 de la compagnie, s'écrasant à Pochentong (Pnom Penh) et faisant 66 victimes, l'enquête incriminant les fautes de l'équipage, montrent la limite à ne pas dépasser.

Airbus A 321 avec la livrée actuelle, adoptée en 2003



Le matériel d'origine russe va être retiré du service. Vietnam Airlines avait déjà pris contact avec l'ancien associé d'Air Vietnam, Air France, début d'une coopération étroite de plus d'une décennie s'achevant en 2005, et avec Boeing et Airbus. La mise en service d'avions de fabrication occidentale va permettre de donner une image de sécurité. Dès 2002, Vietnam Airlines dépasse 1,7 millions de passagers/an. La mise massive en service de Boeing 767 et 777, d'Airbus A 320 et 321 et d'ATR 72 conforte l'image moderne de la compagnie, malgré un service à bord largement perfectible, faisant dire à l'AFP en 2003 que « La compagnie a enfin fort à faire pour améliorer son service à bord, encore notamment marqué par un personnel réputé peu attentif. ». Qu'importe, en 2 ans, la compagnie quadruple son trafic (plus de 6 millions de passagers transportés en 2005, presque 1 milliard de dollars US de chiffre d'affaires), fait visuellement peau neuve avec la nouvelle livrée bleu illustrée d'un lotus doré adoptée en 2003, lance un Paris-Saigon direct dès 2003, établit une 2^e liaison directe en Europe (Francfort en Allemagne) en 2005, l'Australie, la Chine, le Japon, Bangkok, Taïpeh étant déjà desservis. En cette fin 2006, Vietnam Airlines travaille en partage de code avec American Airlines, et attend la mise en service d'un ATR 72 et de 3 Airbus A330 (été 2007), de 10 Airbus A321 (2007 et 2008) et de 4 Boeing

787 (2010), et va étendre ses services aux USA en 2007. La flotte comprend 39 avions en Juin 2006 (10 Boeing 777, 1 Boeing 767, 10 Airbus A320, 6 Airbus A321, 1 Airbus A300, 9 ATR 72, 2 Fokker F70), dont la moitié en crédit-bail, pour 26 liaisons nationales et 29 destinations internationales, et la compagnie doit investir plus d'un milliard d'euros d'ici 2010. Vietnam Airlines, acteur aérien majeur en Asie du sud-est, a définitivement fait sa percée. Mais il n'y a pas qu'elle.

En effet, en 1991, 2 ans après la création administrative de Vietnam Airlines, Pacific Airlines voit le jour avec pour actionnaire à 86%...Vietnam Airlines. P.A. exploite en ce moment des lignes intérieures (Saigon-Hanoï et Saigon-Danang), ne desservant que Taipei et Kaoshiung à l'international, après une desserte infructueuse de Bangkok, Hong Kong et Macao face à des concurrents autrement expérimentés.

Il semble que Pacific Airlines ne soit pas née sous une bonne étoile: elle a frôlé la faillite en 2004 avec 14 millions de dollars de déficit, a failli être rachetée par une société singapourienne en 2005 (Temasek Holdings) qui s'est finalement désistée. La part du capital de Vietnam Airlines a été transférée au ministère vietnamien des finances, et une décision a été prise à l'automne 2006: dès 2007, Pacific Airlines devient une compagnie à bas prix, sans service à bord, avec une billetterie disponible sur Internet, avec des chances jugées raisonnables car ayant transporté 300 000 passagers en 2005, donc avec un taux de remplissage moyen de ses 3 Boeing 737 et de son Airbus A 320, et avec une exploitation positive en 2005.



Troisième acteur du décor aérien vietnamien, VASCO (Vietnam Air Services Company) est une filiale de Vietnam Airlines orientée transport à la demande et lignes aériennes intérieures de moins de 500 km. Elle a été créée en 1994 pour du vol à la demande (taxi aérien, cargo, photo aérienne etc.). La crise financière asiatique de 1997 a sonné le glas de son activité en hélicoptère et elle a continué ses activités à la demande classiques (charter), déficitaires, utilisant en Août 2006 une petite flotte âgée (à l'exception d'1 Beechcraft King Air) dont



un Conqair 580, un Antonov 26 et un Antonov 2. La décision gouvernementale de 2004 lui accordant la desserte avec un ATR 72 des lignes intérieures courtes (Saigon-Cà Mau, Saigon – Côn Da'ò, Vung Tàu-Côn Da'ò) lui a donné de l'oxygène, mais sa maison-mère Vietnam Airlines a demandé l'autorisation gouvernementale pour transformer Vasco en compagnie à bas prix desservant les lignes intérieures courtes. Avec un chiffre d'affaires de 5 millions de dollars US et 40500 passagers en 2005, Vasco est resté déficitaire en 2005, et son avenir n'est pas sans nuages.

Le ministère de la défense n'ayant plus la main sur l'aviation civile vietnamienne s'est rattrapé avec sa propre compagnie civile SFC (Service Flight Corporation of Vietnam), détenant l'exclusivité du vol en hélicoptère au Vietnam, en particulier pour les plateformes pétrolières en mer au large de Vung Tàu et les sites touristiques (dont la baie de Ha Long), avec 20 hélicoptères, (5 de fabrication occidentale), avec 1 Super-Puma pour 2007.

Ces compagnies vietnamiennes utilisent une infrastructure d'une trentaine d'aérodromes, sur la cinquantaine encore opérationnelle dans le pays (plus de 100 du Nord au Sud avant 1975), dont 3 sont aéroports internationaux (Hanoï, Da Nang, Sai Gon), avec néanmoins un total de 7 lieux accessibles aux quadricoptères civils (1 au Nord, 6 au Sud) car ayant des pistes de 3000 m et plus. La croissance économique extrêmement rapide du pays a entraîné une accélération de la circulation aérienne, 14 millions de passagers ayant transité par les aéroports vietnamiens, dont 7,3 millions à Saigon, 4,3 à Hà Nội, et 1,1 à Đà Nang en 2005. Ces 3 aéroports approchent de la saturation car datant en réalité des années 1950 et 60.

De fait, les travaux du terminal T2 de Nội Bai doivent débuter en 2007, afin que l'aéroport puisse disposer d'une capacité de 10 millions de passagers/an dès 2010. Il en est de même pour Da Nang dont la capacité maximale d'accueil sera atteinte dans moins de 2 ans. Quant à Saigon-Tân Sơn Nhut, l'aéroport est déjà saturé, et il ne s'agit ni plus ni moins que d'installer un nouvel aéroport international, à 40 kms de la ville, à Long Thành, après la mise en service (en cours) du nouveau terminal qui doit permettre à Tân Sơn Nhut d'accueillir immédiatement plus de 8 millions de passagers/an. En effet, TSN est limité géographiquement par sa proximité du centre-ville saïgonnais. Le cas était identique pour l'aéroport de Nha Trang, enclavé dans la ville elle-même, avec le temps, d'ou la réactivation civile de l'ancien aérodrome militaire de Cam Ranh en 2005.



Les vrais problèmes restant à résoudre ne sont pas du domaine de la volonté, car le gouvernement est très conscient de la nécessité de poursuivre le développement de l'aviation civile, sous peine de voir des freins au développement économique maintenant que le pays est accepté au sein de l'OMC, organisation mondiale du commerce, et sous peine de voir ralentir le tourisme, essentiel pour ce pays qui avait encore un déficit commercial de 5 milliards de dollars en 2004. Dans cette optique, la présente Ecole de l'Aviation du Vietnam va être remplacée bientôt par un nouveau Centre Universitaire de l'Aviation du Vietnam, qui sera implanté à Saigon, a-t-il été décidé en Juillet 2006. Ce centre fonctionnera avec l'assistance de la DGAC-direction générale de l'aviation civile et de la Sofreavia; ces 2 entités françaises ont permis déjà la formation de plus de 70 pilotes vietnamiens depuis 1996, certifiés sur Airbus et ATR. Il reste encore néanmoins en 2006 quelques pilotes étrangers chez Vietnam Airlines, sur les Boeing.

Les problèmes encore à résoudre sont plus pratiques. Vietnam Airlines confronté à la réalité économique quotidienne l'a bien compris en ayant réussi à « refiler » sa partie du capital de Pacific Airlines au ministère des finances, tout en verrouillant le marché, et en profitant de ses revenus internationaux : un peu moins de 40% des passagers internationaux voyagent sur ses avions. C'est la raison pour laquelle le Vietnam a écarté toute création nouvelle de compagnie aérienne d'ici 2010, et n'autorise pas pour l'instant l'exploitation de ses lignes intérieures par des compagnies étrangères, tout en espérant des investissements étrangers pour des liaisons internationales. Une loi sur l'aviation civile est prévue voir le jour début 2007 clarifiant les conditions du jeu, maintenant que l'OMC a ses exigences.

Dans ce contexte d'ouverture, les notions élémentaires de service et de professionnalisme devront être assimilées. On se souvient encore du manque de professionnalisme en avril 2006 de l'équipage d'un avion de Vietnam Airlines intercepté par la chasse aérienne de la république tchèque, car il avait oublié d'établir les liaisons radios avec le sol durant le survol de plusieurs pays européens. Les formateurs commerciaux d'Air France du sud de Paris se souviennent pour leur part du manque absolu de la notion-même de service de la part des hôtesses de Vietnam Airlines qu'ils étaient chargés de former il y a quelques années: elles n'avaient pas été embauchées apparemment sur les seuls critères de compétence. Sans parler de l'existence de trois organismes de gestion aéroportuaire gérant respectivement le nord, le centre et le sud du pays, avec tous les risques de non-synchronisation. Sans oublier la corruption, dont un cas a défrayé la chronique en Australie récemment. Dans cette optique, les USA ont accordé cet été 2006 une assistance technique gratuite de plus de 350 000 USD pour que l'Administration de l'Aviation Civile du Vietnam puisse atteindre le niveau 1 de l'évaluation de la sécurité aérienne au titre de la FAA (agence fédérale de l'aviation des USA): ce point souligne le chemin restant à parcourir.

Mais gageons néanmoins que ces problèmes seront obligatoirement résolus à terme, la réalité économique n'ayant jamais fait de cadeau à qui que ce soit, et saluons ce développement de l'aviation civile vietnamienne : il mérite un coup de chapeau.

GNCD

(1) http://aejrsite.free.fr/goodmorning/gm61/gm61_AirVietnam.pdf

Sources : Mission économique de l'Ambassade de France au Vietnam, AFP, DGAC, VietnamNet