

L'infrastructure aéroportuaire du Viêt Nam

Le touriste international débarquant dans les nouveaux bâtiments des aéroports de Tân Sơn Nhut à Saigon ou Nội Bài à Hà Nội prend le nouveau confort moderne et climatisé des terminaux pour naturel, et ne se doute pas du chemin parcouru en à peine plus d'une décennie.

En 1975, le Viêt Nam était littéralement parsemé d'aérodromes de toute sorte et toute taille (une bonne soixantaine au sud, une vingtaine au nord), avec la guerre. La situation s'est renversée depuis la période 1986-1995, avec les aérodromes civils désormais prédominants et actifs. En effet, plusieurs dizaines d'anciennes pistes militaires ont été tout simplement désactivées, majoritairement au sud, pour des raisons évidentes. A l'inverse, certains aérodromes militaires servent désormais d'aéroports civils après rénovation, cas très visible de Cam Ranh au sud de Nha Trang depuis 3 ans, de Cat Bi à Hai Phong, de Vung Tau (ancien Cap St Jacques). Le Viet Nam actuel succédant à l'ancien Viet Nam du Sud au sein des organisations internationales de l'aviation civile (OACI – Organisation de l'aviation civile internationale et IATA – International air transporters association) à la fin des années 1970 s'est coulé dans leur moule et se plie aux exigences normatives de ces organisations, aussi la liste qui en découle ci-après des aérodromes vietnamiens en service peut nous en donner un aperçu, avec leurs codes internationaux le cas échéant.

LIEU	OACI	IATA	NOM DE L'AEROPORT
INTERNATIONAL			
Da Nang	VVDN	DAD	Da Nang
Hanoi	VVNB	HAN	Noi Bai
Sai Gon	VVTS	SGN	Tan Son Nhut
Can Tho	VVCT	VCA	Trà Nóc – en construction
DOMESTIQUE			
Buon Ma Thuot	VVBM	BMV	Buon Ma Thuot
Ca Mau	VVCM	CAH	Ca Mau
Can Tho	VVCT	VCA	Trà Nóc
Chu Lai		VCL	Chu Lai
Con Dao	VVCS	VCS	Co Ong Airport
Da Lat	VVDL	DLI	Lien Khuong
Da Lat	VVCL		Cam Ly
Dien Bien Phu	VVDB	DIN	Dien Bien Phu
Hai Phong	VVCI	HPH	Cat Bi
Hai Phong			Kien An
Huế	VVPB	HUI	Phu Bai
Nha Trang	VVCR	CXR	Cam Ranh
Phu Quoc	VVPQ	PQC	Duong Dong
Pleiku	VVPK	PXU	Pleiku
Qui Nhon	VVPC	UIH	Phu Cat
Rach Gia	VVRG	VKG	Rach Gia
Son La	VVNS	SQH	Na San
Tuy Hoa	VVTH	TBB	Dong Tac
Vinh	VVVH	VII	Vinh
Vung Tau		VTG	Vung Tau

MILITAIRE

Bac Giang		Base aérienne de Kep
Bien Hoa		Base aérienne de Bien Hoa
Dong Hoi		Base aérienne de Dong Hoi (sera civil dans un an)
Ha Tay		Base aérienne de Hoa Lac
Hanoi	VVGL	Base aérienne de Gia Lam (anciennement civil)
Nha Trang	VVNT NHA	Base aérienne de Nha Trang (anciennement civil)
Nghe An		Piste militaire d'Anh Son
Phan Rang		Base aérienne de Thanh Son
Thanh Hoa		Base aérienne de Thanh Hoa
Truong Sa		Piste militaire de Truong Sa
Yen Bai		Base aérienne de Yen Bai

On notera immédiatement qu'au sud, **Cần Thơ** a désormais un statut international (présence d'une structure de douane et d'immigration), même s'il s'agit en réalité du nouvel aéroport de Tra Noc, en cours de construction. C'est que le gouvernement vietnamien a compris la nécessité de faire de cette « capitale du delta » une plaque tournante pour la partie extrême sud du pays avec la présence de l'université de Cần Thơ, et celle du tourisme dans les villes du delta du Mékong, outre Phu Quoc. Sans parler du désengorgement obligatoire de l'aéroport de Tân Sơn Nhut de plus en plus saturé malgré le nouveau terminal, d'où le futur aéroport de Long Thành au nord-est de Saigon.

Saigon - Tan Son Nhut →

On voit par ailleurs qu'au nord, des aéroports anciennement militaires sont désormais sous statut civil, cas de Hai Phong (Cat Bi), de Son La (Na San), de Diên Biên Phu, ou de Vinh. Il en est de même pour le sud, avec Vung Tau et Tuy Hoa. Pour cette dernière ville, l'aérodrome était mixte avant 1975, avec des vols d'avions légers de l'ancienne compagnie Air Vietnam. Notons enfin le cas très spécial de la piste militaire de Truong Sa, dans le contexte actuel des frictions avec la Chine, cette dernière annexant militairement certaines îles de cet archipel vietnamien.

Cette présence de nombreux aéroports dans le pays est un avantage certain dans l'optique de la croissance phénoménale du tourisme au Vietnam, et il n'est pas exclu que dans le futur, les aéroports de Nha Trang et de Phu Quốc deviennent internationaux. Ce cas serait alors similaire à celui de Phu Ket en Thaïlande, où les touristes viennent séjourner sans visiter d'autres lieux de ce pays. Dalat a d'ailleurs failli devenir international dans les années 1990, mais ce projet était irréaliste au vu des passagers éventuels en provenance de l'étranger à cette époque.



En tout état de cause, ces 3 douzaines d'aéroports représentent un atout tant pour le présent que pour l'avenir. Actuellement, prendre la route de Hà Nội à Diên Biên Phu, site touristique à cause de la célèbre bataille, par exemple, est un véritable périple par manque de qualité de la route. Idem pour un voyage Saigon – Ha Tiên et il suffit de lire le programme d'un voyageur local pour s'en rendre compte. Un train Ha Nội – Saigon prend encore plus de 24 h (vitesse moyenne tolérable par les rails à faible écartement d'1 m au lieu de 1,435 m : 50 km/h). Et ainsi de suite.

←Aéroport de Phu Quoc

Cependant les problèmes de l'infrastructure des aéroports vietnamiens restent considérables : leur gestion, leur équipement, et la formation de leurs servants est encore un souci fondamental. La gestion moderne d'un aéroport est un casse-tête déjà pour les pays avancés : la circulation aérienne de Paris est gérée par 3 centres de contrôle aérien (on cherche à les concentrer en ce moment), qui, travaillent en totale coordination. Pour le Viet Nam, rien de semblable. Le contrôle aérien est géré en autonome pour le nord, le centre, et le sud, avec les soucis de suivi d'un vol commercial Ha Nội-Saigon par exemple. A quoi s'ajoutent les exigences des normes de fonctionnement de ce contrôle aérien. Les USA ont du fournir une aide l'an dernier pour la formation normative des agents de l'aviation civile vietnamienne. Pour l'équipement, rares sont les aérodromes civils vietnamiens équipés pour les mouvements aériens aux instruments (IFR). Les avions ne peuvent se poser aux instruments, de nuit ou sous la tempête, qu'à Ha Nội, Saigon, et Da Nang. Autrement dit, pas de grand changement sur ce point en 3 décennies. Les autres aéroports attendent. Ces sont aussi les seuls 3 aéroports disposant de pistes civiles de plus de 3048 m – norme internationale - accueillant les très gros porteurs aériens.

Ha Nội – Nội Bai →

En ce qui concerne la gestion commerciale des aéroports internationaux vietnamiens, tout commence à être saturé. Le terminal T1 de Ha Nội-Nội Bai va être saturé dès 2010 avec plus de 9 millions de passagers/an, aussi le terminal T2 devra-t-il être opérationnel à ce moment-là. Le très récent terminal de Saigon-Tân Sơn Nhut sera saturé dès fin 2009, avec presque 10 millions de passagers/an, aussi 30 hectares ont-ils été dégagés pour une extension rapide en attendant le futur aéroport de Long Thành vers 2020 (coût total 7 milliards de US\$, pour 100 millions de passagers/an). A Danang, il est prévu une enveloppe budgétaire de 80 millions de US\$ pour la rénovation/extension de l'aéroport, avec un nouveau terminal. Dalat-Liên Khuông doit également entamer sa mue, de même que Qui Nhon - Phu Cat. Sans parler de la création de Phu Yên, au Centre-Vietnam.



Face à ces problèmes budgétaires alliés à l'inflation, le gouvernement vietnamien a commencé à penser à l'externalisation. C'est ainsi qu'on apprit il y a moins de 2 mois, le 26 février, que ce sera sans doute l'ensemble singapourien Chanqi Airports International qui sera en charge de l'aéroport de Huê – Phu Bai dans le futur proche. Chanqi aura à gérer la structure de cet aéroport : investissements, fonctionnement, droits d'usage pour les transporteurs et les passagers, etc. Sans doute est-ce une solution généralisable dans le futur, car le gouvernement est déjà en butte au formidable défi financier de la future autoroute transvietnamienne, des trains à grande vitesse (programmés pour 2015), et du réseau routier à refaire.

← Huê – Phu Bai

En attendant, et songeant à l'époque pas lointaine où on prenait l'avion au Viet Nam via un terminal poussiéreux dans une chaleur torride et moite, on ne peut que se féliciter de l'évolution phénoménalement rapide de l'infrastructure aéroportuaire face aux hordes de touristes internationaux (5 millions en 2007, le niveau de la Tunisie en 2008) qui devraient être encore plus nombreux, pour le bien des finances du pays, en butte à une inflation au 1^{er} trimestre 2008 atteignant 16%/en rythme annuel.

G. N. C. D.

Sources consultées :

OACI (ICAO en anglais) – IATA – Bloomberg – VietnamNet – Euronews – Reuters - AFP