

Le réseau portuaire du Viet Nam



La croissance économique d'un pays émergent peut se faire à partir de plusieurs critères : législation favorable, volonté gouvernementale via des plans appliqués, main d'œuvre concurrentielle, stabilité politique, communications, etc. Mais pour un pays maritime, un critère fondamental reste l'infrastructure portuaire, pour une raison simple : l'échange de plus de 80% des marchandises de par le monde s'effectue par voie maritime. Et le Viet Nam est un pays maritime.

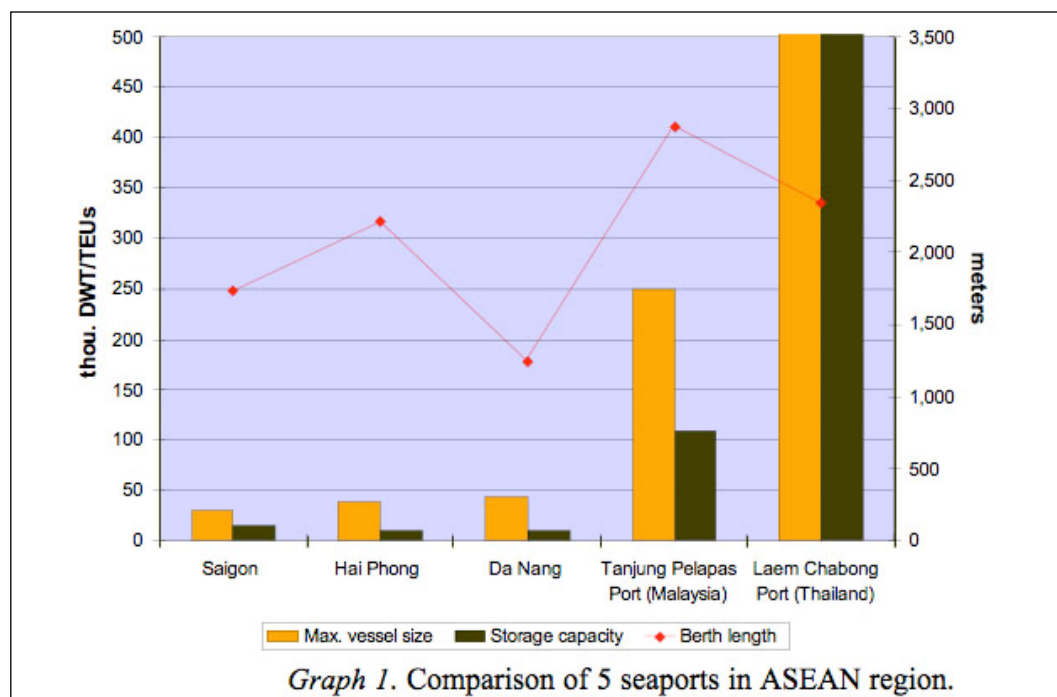
Tân Cảng - Saigon

Il lui faut donc non seulement des facilités portuaires satisfaisantes, mais également une infrastructure routière intérieure permettant la desserte de ces facilités. Et là, en dépit d'un taux de croissance ne le cédant qu'à la Chine, force est de constater que le Viet Nam n'a pas encore les outils adéquats, loin s'en faut, face à ses concurrents asiatiques, dont la Thaïlande et la Malaisie (cf tableau ci-dessous). Pourtant, et pour plus de 3000 kms de côtes, le pays dispose de plus de 266 ports selon la presse vietnamienne, qui confond unité portuaire administrative (il y en a 30 rien qu'à Hải Phòng, chacune nommée port par la presse officielle) et vraie zone portuaire d'échange lourd de marchandises. La vérité est que seulement 3 d'entre eux raflent la majorité de l'activité, sur un total de ports de mer d'une centaine, avec une quinzaine de ports importants : Hải Phòng, Đà Nẵng, et Sài Gòn. L'activité intensive du premier et du troisième datent de la période française, celle du second date en fait des années 1950-1970 même s'il fonctionne depuis le 19^e siècle sous le nom de Tourane.



La vérité est que seulement 3 d'entre eux raflent la majorité de l'activité, sur un total de ports de mer d'une centaine, avec une quinzaine de ports importants : Hải Phòng, Đà Nẵng, et Sài Gòn. L'activité intensive du premier et du troisième datent de la période française, celle du second date en fait des années 1950-1970 même s'il fonctionne depuis le 19^e siècle sous le nom de Tourane.

Les 3 grands ports VN comparés à 2 homologues asiatiques (source : Businessasia.com)



Ensemble, le trio leader assure ainsi l'essentiel de l'activité portuaire, mais il est depuis longtemps au bout de ses possibilités, et la Direction de la marine (« Vina Marine ») du ministère des transports vietnamien est le premier à le reconnaître. En fait, dès 1999, un plan d'expansion portuaire avait été lancé, avec application finale en 2010 (dans 2 ans) pour satisfaire les besoins galopants. Il apparaît d'ores et déjà que son applica-

tion ne résoudra pas les tous problèmes. De quoi s'agit-il en fait ? Pour le comprendre, quelques données sont nécessaires. Ce qui caractérise un « bon » port, c'est :

- la longueur disponible des quais
- le tonnage maximum individuel des navires acceptés
- le volume de stockage en entrepôts des marchandises partantes et arrivantes

- les services offerts (manutention, entreposage, contrôle, etc.) sans parler des particularités techniques (capacité de réception/envoi de conteneurs, capacité des grues etc.), outre la compétence et la formation permanente des dockers, s'agissant des outils portuaires modernes de manipulation. Et sans mentionner les possibilités de desserte (routes et voies de circulation non seulement sur le site mais également dans l'arrière-pays) locale et régionale.

Port de Hải Phòng

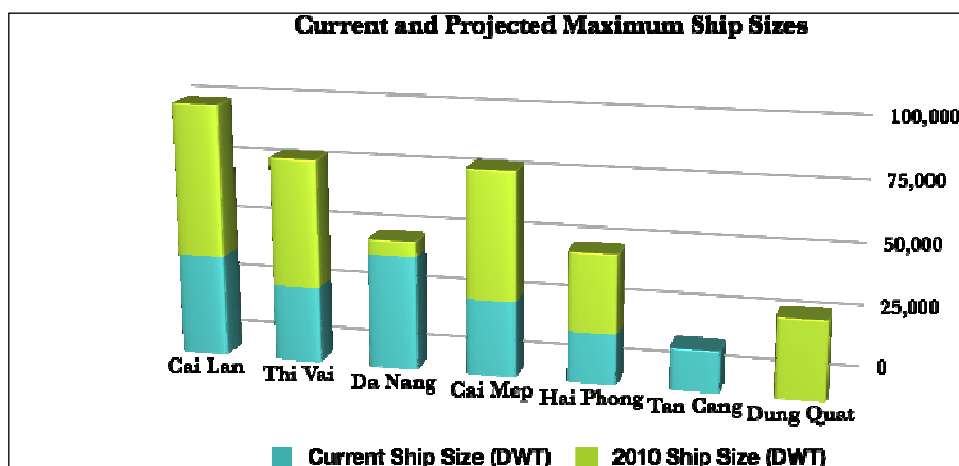
Le cas de Hải Phòng, Đà Nẵng et de Sài Gòn est simple : aucun de ces ports ne satisfait à l'ensemble des critères d'une activité portuaire moderne. Ni sur la taille des navires reçus, ni sur l'entreposage, ni sur la vitesse de chargement/déchargement, ni sur la longueur des quais. Le plan de 1999 prévoyait une possibilité pour l'ensemble des ports marchands vietnamiens d'un volume d'activité de 200 millions de tonnes/an. Pour ce faire, 60 000 milliards de dong (environ 3,6 milliards de USD ou 2,5 milliards d'euros) de budget avaient été débloqués sur 11 ans, soit plus de 300 millions de USD par an. Seulement, chaque région côtière disposant d'une unité administrative portuaire voulait sa part de la manne, d'où un saupoudrage préjudiciable aux 3 grands ports du pays. A titre d'exemple, de ce plan de 60 000 milliards de VND, le port de Saigon tel qu'existant actuellement n'en aura reçu jusqu'en 2010 que 2 000 milliards de VND, soit seulement quelques millions de dollars/an pour l'un des 3 grands ports nationaux. Et ce, pour une raison simple : le gouvernement vietnamien désire en fait promouvoir 10 ports majeurs (incluant le trio leader existant), ce qui semble peu réaliste. Rappelons qu'un pays maritime hautement développé comme le Japon ne possède qu'une dizaine de grandes zones d'activité portuaire marchande intense (Yokohama, Kobé, Nagasaki, Hakodate etc.).



Les objectifs 2010 du plan lancé en 1999 sont déjà sous-estimés, alors que les résultats du plan ne sont pas encore atteints. Hải Phòng devait pouvoir recevoir des cargos de 40 000 tonnes, et ne peut toujours recevoir en 2008 que des cargos d'un tonnage largement inférieur de moitié. Or, de par le monde, le tonnage moyen d'un navire-cargo est de plus de 25 000 tonnes, et les porte-conteneurs de plus 10 000 tonnes et plus sont monnaie courante sur les grands axes de circulation maritime, dont celui qui passe au large des côtes vietnamiennes. Les conséquences de ce défaut de capacité portuaire marchande sont multiples, avec entre autres :

autres :

- le transbordement fréquent des marchandises dans les grands ports des autres pays asiatiques jouant le rôle de « hubs », par exemple Hong Kong
- un délai d'attente des navires au large des ports vietnamiens, parfois en haute mer, décourageant les armateurs.
- La détérioration des



Source : Runckel and Associates

marchandises fragiles ou à durée de vie limitée. Une rénovation totale devient obligatoire des grands ports existants, incluant leur mode de fonctionnement tarifaire, indépendamment des ports à créer. Tant Hải Phòng, Đà Nẵng que Saigon connaissent en conséquence des bouleversements. En 2006, lors de la Conférence Interportuaire du Vietnam, M. Cao Tiên Thu, directeur de la zone portuaire de Hải Phòng s'était plaint des tarifs appliqués au Viet Nam pour l'accostage des navires, au nombre de 7, au lieu du tarif unique appliqué dans les autres pays asiatiques basé sur le seul tonnage brut du bateau. Un autre problème crucial doit être résolu rapidement : le tonnage individuel maximum par bateau accepté. Le plan applicable en 2010 a prévu les chiffres en vert dans le tableau ci-dessus. Remarquons qu'à l'heure actuelle, le port de Đà Nẵng est le seul capable d'accepter le tonnage moyen des bateaux-cargo actuels (plus de 25 000 t). Tân Cảng (Saigon) reste fondamentalement un port fluvial, même si la marée s'y sent encore. Hải Phòng souffre actuellement

dans ce domaine, car au lieu de draguer ou d'élargir les chenaux (voies de passage vers les quais) à grande échelle, les divers organismes qui gèrent les 30 unités administratives portuaires de cette ville se battent entre eux pour la gestion d'entités portuaires de petite taille. De plus, à Hải Phòng, la modernisation n'a commencé qu'en 2003, soit 4 ans après la création en 1999 du plan d'aménagement des ports maritimes.

L'aspect « conteneur » de l'activité portuaire vietnamienne ne saurait plus être le parent pauvre. En effet, ce secteur de l'activité marchande ne totalise qu'environ 3 millions de tonnes de cargaison en conteneurs par an (dont la moitié pour le seul port de Saigon), une misère dans le tonnage transitant par les ports du pays. Cette activité conteneurs est d'ailleurs prise en charge par peu de grands acteurs, dont la VITC (Vietnam International Containers Terminals), une coentreprise dont les actionnaires sont la Sowatco vietnamienne et la Mitsui O.S. Lines japonaise. La VITC est bloquée par le manque d'infrastructure portuaire dédiée aux conteneurs, bien qu'elle soit en activité réelle depuis 10 ans.

Une solution à la modernisation portuaire pourrait être appliquée : l'externalisation, seule solution ne mobilisant pas de budget gouvernemental supplémentaire, les finances vietnamiennes étant déjà déficitaires et l'inflation à 2 chiffres sévissant localement depuis plus d'un an. Dans cette optique, certaines infrastructures portuaires être gérées par des sociétés extérieures (solution d'ailleurs décidée pour l'aéroport de Huế – Thừa Thiên, bientôt géré par une société singapourienne).

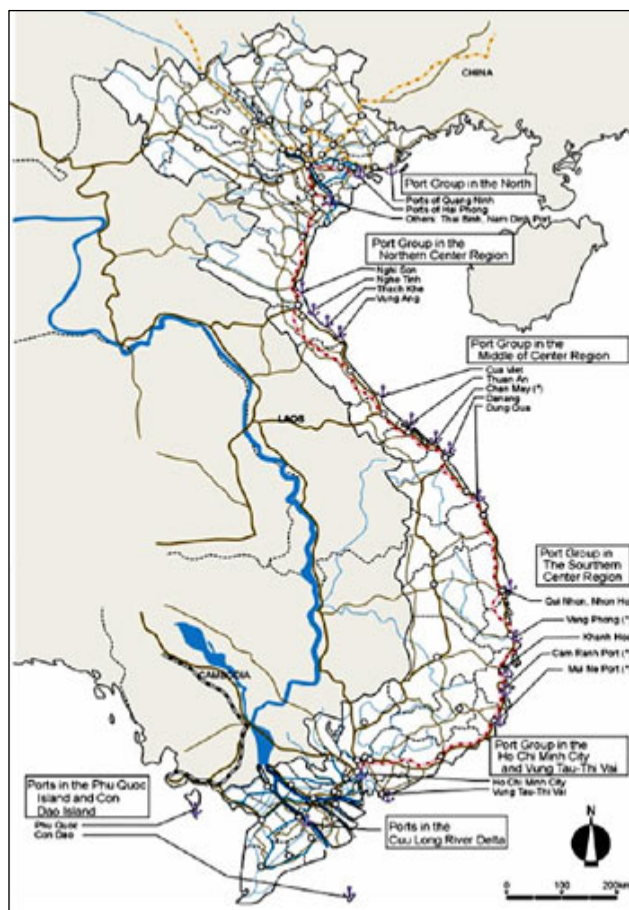
D'autre part, la formation du personnel (tant cadres qu'employés) des ports commence à être prise au sérieux, et l'Agence de Coopération Internationale du Japon a lancé en 2006 et 2007 des séminaires orientés 'management, organisation et promotion des ports'. Cette formation est destinée à améliorer la compétence de la Direction de la Marine (« Vinamarine ») du ministère vietnamien des transports. La même formation a inclus les aspects commerciaux, y compris ceux impliquant le secteur privé (concession contractuelle), sous un chapitre dédié. Là se profile donc l'externalisation, encore une fois.

Les principaux ports du Viet Nam

Récapitulons les problèmes pour terminer : rénovation/agrandissement des principaux ports existants, création de nouveaux ports soit pour délester les anciens (cas de Saigon) soit pour développer certaines zones côtières (en particulier l'extrême nord du Centre, ou le sud du Centre), aide à l'activité conteneurs, desserte routière locale.

La rénovation/agrandissement/création s'applique surtout à Saigon et Hải Phòng. Ce dernier devra désormais compter sur le port de Quang Ninh, très proche. En effet, Hải Phòng est étouffé, ayant vu passer 24 millions de tonnes de marchandises en 2007, alors que les prévisions locales tablaient sur...12 millions. Quảng Ninh, selon les décisions gouvernementales (application en 2006) devra pouvoir recevoir des bateaux de tonnage individuel 4 fois supérieur à celui possible à Hải Phòng, soit 80 000 t. Hải Phòng devra également compter sur son sous-port, Hoàng Diệu, qui est recalculé (en cours de réalisation) pour recevoir un trafic de plus de 35 millions de tonnes. Saigon pour sa part recevra de plus en plus l'aide du nouveau complexe portuaire de Thị Vải- Cái Mép à Vũng Tàu en cours de mise en place et prévu pour recevoir des navires de 80 000 t. La délocalisation partielle du port de Saigon (décidée en 2006, réalisation en cours) vers le delta du Mékong, à Cát Lái et Hiệp Phước va l'aider également à fortifier sa position de capitale économique du Viet Nam. Il était temps, car cette année, le volume des arrivages de lots de marchandises atteint 2500/semaine pour Tân Cảng – Cát Lái, comparé à 1400 en 2007, et les destinataires de conteneurs mettent actuellement plus d'une semaine avant de recevoir leurs cargaisons après leur débarquement (24h dans les ports européens).

La création de nouveaux ports ex nihilo pourrait ne pas être la panacée même si elle est nécessaire dans quelques cas particuliers : problèmes d'adéquation économique, outre les aspects technico-financiers alors



que le budget du pays est déficitaire, sans parler de l'aspect écologique (cas de Dung Quát, dans la province de Quảng Ngãi, prévu pour les cargaisons orientées raffineries et industries). Néanmoins il apparaît que la création de quelques ports au Centre ne saurait être négligée alors que cette région attire les investissements étrangers (5 milliards de USD en 2007)

Déchargement au port de Sàigòn



Port de Đà Nẵng



Tous les nouveaux ports ou ceux en cours d'agrandissement/délocalisation/rénovation ont prévu un volet pour l'activité en conteneurs, vital.

Ne reste alors que la desserte routière locale à voir, et là, c'est une autre paire de manches. Il fut un temps encore récent où le gouvernement parlait à satiété d'une autoroute du nord au sud mais à l'intérieur des terres, du côté ouest, pratiquement le long de l'ancienne piste Hồ Chí Minh, alors que toute l'activité économique moderne du pays se situe le long des côtes depuis un bon siècle. Ce qu'il faudrait, c'est plus prosaïquement un élargissement au double de la largeur actuelle de toute la route nationale (ne rêvons pas encore à une autoroute) du nord au sud, de Hải Phòng à Sàigòn / Vũng Tàu, le long des côtes.

Ce sera la seule condition qui restera à remplir pour une croissance moins cahotique et toujours en retard de l'activité marchande portuaire. Cette facilité-là sera celle qui emportera de plus en plus la décision des investisseurs internationaux, qui voient que la main d'œuvre pourrait être encore peu chère pour l'instant, mais qui voient bien que sans port rien n'est possible, et ce sera pour le plus grand bien du pays.

G.N.C.D.

Parmi les sources consultées

- businessinasia.com - VITC - Sce economique de l'ambassade de France au Viet Nam
- Courrier du Vietnam - Uktradeinvest.gov.uk - Jica.go.jp -
- agences de presse internationales - VNA - Far eastern economic review

Iconographie : Businessinasia.com et Internet