

## Le métro a la cote

### L'APD du Japon soutient la croissance en Asie du Sud-Est

- L'avenir commun de l'Asie et du Japon -

Le lieu le plus prisé de Hô Chi Minh-Ville, la plus grande métropole du Vietnam, est désormais la ligne 1 du métro, la première du pays. Depuis son ouverture le 22 décembre 2024, couples et familles affluent pour prendre la pose pour des photos souvenirs dans les rames ou devant les portillons, souvent vêtus de l'habit traditionnel appelé áo dài. La ligne de métro s'étend sur 19,7 kilomètres (14 stations), de la station Bến Thành, près du célèbre marché du même nom au centre de Hô Chi Minh-Ville, à la station terminus Suối Tiên, au nord-est. Un tronçon d'environ 2,5 kilomètres de la ligne est en souterrain. Le métro a attiré de nombreux visiteurs, certains venant d'aussi loin que la capitale Hanoï, située à plus de 1 100 kilomètres à vol d'oiseau.



Un train de la ligne 1 du métro de Hô Chi Minh-Ville traverse un quartier résidentiel le 22 décembre 2024. (c) AFP=時事

À Hanoï, deux lignes de métro comprenant des tronçons aériens ont été construites avec l'aide de la France et de la Chine, mais les touristes de la capitale ont fait l'éloge du métro de Hô Chi Minh-Ville, l'un d'eux déclarant : « Le trajet est beaucoup plus agréable et les rames sont propres. C'est la qualité japonaise, ça ! » En effet, la ligne 1 du métro, qui a reçu un accueil si enthousiaste de la part des citoyens, a été construite grâce à l'aide publique au développement (APD) du Japon. Le gouvernement japonais a accordé un prêt de 196,6 milliards de yens pour mener à bien ce projet national au Vietnam.

Les voitures de métro ont été fabriquées par Hitachi, Ltd. à l'usine Kasado Works, située à Kudamatsu, dans la préfecture de Yamaguchi, dans l'ouest du Japon. La construction du tunnel sous la ville, où le sol est meuble, a été entreprise par Shimizu Corporation et Maeda Corporation. Quant aux sections surélevées de la ligne en surface, elles ont été construites avec la participation d'entreprises comme Sumitomo Corporation. Tokyo Metro Co., Ltd. contribue également à la formation des conducteurs et à l'élaboration des horaires d'exploitation. Cela montre bien que l'expertise et le savoir-faire des entreprises japonaises soutiennent à la fois les aspects logiciels et matériels de ce projet. Le puits de lumière de la station Bến Thành, que Sumitomo Mitsui Construction Co., Ltd. a aidé à construire, symbolise la fleur nationale du Vietnam : un lotus.

Lors de la cérémonie d'ouverture, Nguyễn Minh Vũ, vice-ministre permanent des Affaires étrangères du Vietnam, a salué le projet et déclaré : « Ce métro va enrichir le quotidien des gens. Il symbolise le partenariat entre nos deux pays. » Avec une population en forte croissance, Hô Chi Minh-Ville voit ses problèmes s'intensifier d'année en année, tels que l'aggravation des embouteillages, des accidents et de la pollution atmosphérique. L'ouverture de cette ligne est censée être la clef pour résoudre ces multiples problèmes.

Le Japon a rejoint le plan de Colombo pour le développement coopératif économique et social des pays de l'Asie et du Pacifique en 1954 et a commencé à fournir de l'aide aux pays en développement via l'APD. Environ 70 ans se sont écoulés depuis. Le gouvernement reste attaché à sa politique consistant à tirer parti des technologies et de l'expertise japonaises pour fournir une assistance adaptée aux besoins des pays



JapanConnect

bénéficiaires et produire des résultats positifs pour tous.

Le Japon a conclu un accord de prêt en yens avec l'Indonésie pour le projet de développement du port de Patimban, à l'est de Jakarta sur l'île de Java, fournissant 118,9 milliards de yens en 2017 puis 70,1 milliards de yens en 2022. De nombreuses entreprises japonaises, dont Penta-Ocean Construction Co., Ltd. et TOA CORPORATION, participent aux travaux. La région de la capitale Jakarta peine à accroître les capacités opérationnelles de son principal port international, le port de Tanjung Priok, tout en étant confrontée aux embouteillages dans la zone. L'agrandissement du port de Patimban en fera le plus grand centre de commerce international du pays.

En 2019, Jakarta a ouvert la première ligne nord-sud du système de transport en commun rapide (MRT ou Mass Rapid Transit en anglais) d'Indonésie. Ce projet a lui aussi bénéficié du soutien du Japon, sous la forme d'un prêt de 125 milliards de yens et d'une assistance technologique couvrant tous les aspects, de la conception de base et la construction à la fabrication des rames et des systèmes de signalisation. En septembre 2024, une cérémonie d'inauguration a eu lieu pour le projet de construction de la ligne est-ouest du MRT, qui utilisera des technologies du Japon japonaises et bénéficiera d'un prêt supplémentaire de 140 milliards de yens accordé par le Japon. Lors de la cérémonie, le président de l'époque, Joko Widodo, a déclaré : « L'achèvement de la ligne nord-sud a modifié le réseau de transport de Jakarta et de l'Indonésie. Nous sommes impatients de faire progresser le développement de la région de la capitale Jakarta grâce à la construction de la ligne est-ouest. »

L'âge moyen en Indonésie est de 30 ans, ce qui en fait un « pays jeune ». En pleine expansion économique, avec une forte population dans la force de l'âge, le pays devrait se hisser au quatrième rang des économies mondiales d'ici 2050, dépassant le Japon en produit intérieur brut (PIB). Java, qui couvre moins de 10 % de la superficie du pays, abrite pourtant près de 60 % de la population, soit 150 millions d'habitants. L'aide du Japon, qui vise à améliorer les problèmes de circulation et de pollution atmosphérique sur cette île surpeuplée, ainsi que ses capacités portuaires, contribuera à stimuler la croissance économique de l'Indonésie.

L'APD du Japon ne se cantonne pas au secteur manufacturier. Aux Philippines, un projet est en cours pour améliorer les compétences de la garde côtière. Pays composé d'archipels, les Philippines possèdent le cinquième littoral le plus long du monde et sont confrontées à des défis tels que les catastrophes naturelles, les accidents maritimes liés à la vétusté des navires, la contrebande et la pêche illégale. Le Japon fournit des navires de patrouille et soutient l'amélioration des opérations de sauvetage et des compétences en matière de patrouille afin d'aider le pays, qui dispose actuellement de trop peu de navires par rapport à la taille de sa zone maritime. Dans le cadre de l'APD, les garde-côtes japonais ont dispensé une formation à leurs homologues philippins du 20 au 31 janvier 2025 afin d'améliorer leurs compétences. Elle portait notamment sur le remorquage de bateaux et le pilotage de petites embarcations pour les équipages de patrouilleurs.

Le Japon a mené divers projets d'APD adaptés aux besoins de chaque pays. Par exemple, au Cambodge, qui s'efforce de faire progresser la numérisation au sein du gouvernement, des projets ont été mis en œuvre pour améliorer le centre national de données et le système de gestion numérique des installations d'approvisionnement en eau. Au Laos, où 70 % de la population travaille dans l'agriculture, des projets ont vu le jour pour améliorer la productivité dans les zones rurales. En Malaisie, un projet de préservation de la biodiversité de la forêt tropicale a été mis en place, ainsi qu'une assistance pour le développement de technologies de conversion de l'énergie thermique des océans. En Thaïlande, un projet de lutte contre la tuberculose a été mené, en s'appuyant sur la technologie d'analyse du génome des agents pathogènes et des humains.

Avec leurs populations souvent jeunes, leurs marchés solides et leurs ressources humaines abondantes, les pays d'Asie du Sud-Est font figure de centre de croissance mondial. À l'inverse, le Japon est toujours aux prises avec le vieillissement de sa population et un faible taux de natalité, ce qui soulève des inquiétudes quant au rétrécissement de son marché et à la diminution de sa main-d'œuvre. Améliorer les relations avec l'Asie du Sud-Est serait très avantageux pour le Japon, et mutuellement bénéfique. L'APD est un symbole du lien qui unit le Japon et l'Asie du Sud-Est.



JapanConnect

*Article d'Akio Yaita*

*Journaliste. Diplômé de la faculté des lettres de l'université de Keio.*

*Après avoir terminé son doctorat à l'Académie chinoise des sciences sociales, il a travaillé comme correspondant pour le Sankei Shimbun à Pékin et comme chef du bureau de Taipei. Auteur ou co-auteur de nombreux livres.*

*\*Les articles et autres contenus ci-dessus sont fournis par Jiji.com ou AFPBBNews. N'hésitez pas à partager ces histoires sur vos réseaux sociaux.*

*À propos de « **Japan Connect** »*

*« Japan Connect » vous propose les dernières actualités sur le Japon.*

*Ce nouveau service est assuré par AFPBB News, lancé par l'AFP en 2007.*

**Contact**

**Division des affaires internationales, Jiji Press**

[global-connect@grp.jiji.co.jp](mailto:global-connect@grp.jiji.co.jp) / <https://www.jiji.co.jp/>



## Dossier de presse

1



Des passagers d'un train de la ligne 1 du métro de Hô Chi Minh-Ville, le 22 décembre 2024. (c) Jiji Press.

2



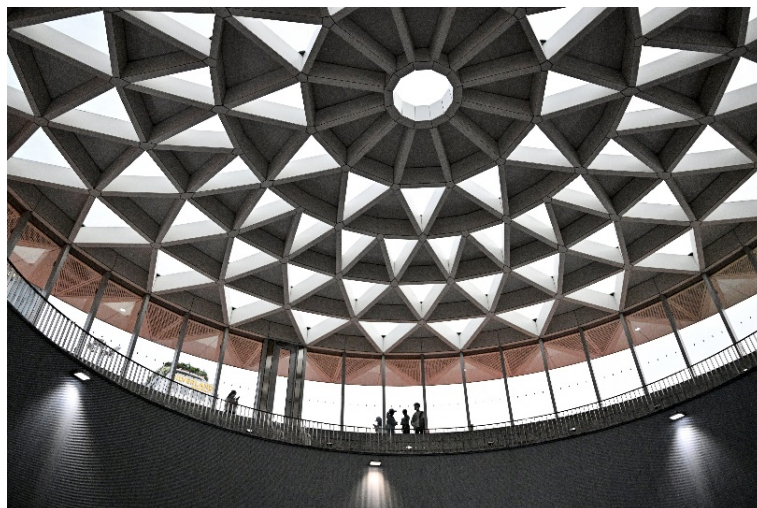
Un train de la ligne 1 du métro de Hô Chi Minh-Ville traverse un quartier résidentiel le 22 décembre 2024. (c) AFP=時事

3



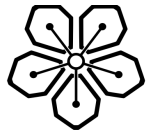
VIETNAM - TRANSPORTS - MÉTRO. (c) AFP=時事

4



La station de métro Ben Thanh à Hồ Chi Minh-Ville, le 22 décembre 2024. (c) AFP=時事.





JapanConnect

5

Jiji PRESS 時事通信社

AFP BB News



Nouveau matériel roulant des transports en commun rapides de Jakarta (MRT) le 12 avril 2018. (c) Jiji Press.

6



Un train de la ligne 1 du métro de Hô Chi Minh-Ville, le 22 décembre 2024. (c) Jiji Press.