

LE DUR PARCOURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU VIÊT NAM

Toutes les impressions des voyageurs semblent concorder : les grandes villes vietnamiennes commencent à être étouffées par la voiture et sa pollution conséquente. Toutes les marques, grandes ou petites, semblent être représentées tant à Sài Gòn, Hà Nội, Huế, qu'à Đà Nẵng. Le parcage de voitures devient un casse-tête en ville. Cerise sur le gâteau, le Viêt Nam a du pétrole, et la première raffinerie du pays verra le jour à Dung Quat, à 120 kms au sud de Đà Nẵng (un projet franco-nippo-espagnol en cours, de 2,5 milliards de dollars). Qu'en est-il en vérité, l'automobile semble-t-elle être le nouveau phénomène d'invasion locale, et le rêve de possession d'une voiture au Viêt Nam est-il vraiment accessible ? Il est permis d'en douter pour l'instant et même pour les années à venir.

Et pour commencer, quelques chiffres récents et fiables de la mi- 2005 (ceux de 2006 ne sont pas encore sur la place publique), en vrac.

Un Vietnamien sur 145 possède une voiture à la mi - 2005 , achetée d'occasion ou neuve (Malaisie : 1 sur 5, Thaïlande 1 sur 10, Philippines 1 sur 30) , et le parc automobile du pays s'accroît de 3000 à 4000 voitures par mois en 2005, soit entre 40 000 et 45 000 par an (1). On peut extrapoler de tous ces chiffres qu'il y environ 560 000 véhicules au Viet Nam, soit la moitié du parc de voitures dans Paris, par pur souci d'illustration comparative



Usine d'assemblage de Toyota au Viet Nam

En fait, et en termes d'automobile, on est parti de loin, très loin, au Vietnam, à preuve la situation des usines d'assemblage des marques automobiles au Viet Nam, en 1998 :

Company	Home Country	Company Type	Start Date	Capacity	VN Location
Daewoo	Korea	Automaker	1995	10,500	Hano
Daihatsu	Japar	Automaker	1996	2,000	Hano
Daimler Benz	Germany	Automaker	1996	10,000	HCMC
Ford/Mazda	USA	Automaker	1997	14,000	Hano
Hino Motors	Japar	Automaker	1997	1,760	Hano
Isuzu	Japar	Automaker	1997	10,000	HCMC
Mekong	Korea	License Asmblr	1992	5,000	HCMC
Mitsubishi	Japar	Automaker	1995	5,000	HCMC
Nissan*	Japar	Automaker	1998	1,000	Da Nang
Toyota	Japar	Automaker	1996	5,000	Hano
VMC	Vietnam	License Asmblr	1991	20,000	Hano

Source :: "The automotive Industry" - Alfred P. Sloan Foundation, USA, 1998

Dès cette année-là, la capacité d'assemblage sur place de voitures importées en pièces représentait déjà le double de la consommation réelle ...7 ans après, qui est en réalité restée stagnante ces deux dernières années. Et ces chiffres n'incluent pas les importations d'automobiles prêtes à rouler.

Plus préoccupant, la proportion d'intégration des pièces locales n'a toujours pas atteint en 2006 les 40% espérés il y a une décennie (2), malgré tous les efforts, à cause de l'inexistence d'équipementiers locaux. Or on sait qu'une usine automobile de n'importe quelle taille viable nécessite la présence proche sinon sur place de ces équipementiers. Le hiatus est donc grand, dès l'origine, d'autant que ces assembleurs se battent comme des chiffonniers, malgré le peu de liberté qui leur est laissée, de par la présence de taxes énormes. Casser les prix pour stimuler la consommation ? Impossible jusqu'à présent, pour 2 raisons fondamentales: le revenu annuel moyen individuel vraiment trop bas n'autorisant pas l'acquisition, et ces fameuses taxes vache-à-lait. Et l'entrée très récente dans l'Organisation Mondiale du Commerce ne fera rien pour clarifier le tout, du moins au départ.



←La 50 000^e unité fêtée chez Toyota-Vietnam

En effet, les responsables mondiaux de l'industrie de la voiture estiment qu'à moins de 1000 dollars (chiffre de 2003) par an de revenu individuel, une industrie automobile ne peut que lutter pour sa simple survie, et que 4000 USD (chiffre de 2003) de revenu annuel individuel est le seuil minimal pour qu'une industrie automobile puisse commencer à se développer (3). Or le revenu individuel moyen annuel au Viêt Nam est toujours officiellement largement en deçà de 1000 USD.

Par ailleurs les taxes plus que lourdes gonflent démesurément les prix : jusqu'à assez récemment, le montant des diverses taxes sur une voiture représentait au total 220%. Une voiture de 10 000 USD

était vendue nécessairement 32 000 dollars. Aussi une Mercedes Classic 190 vendue à 55 000 USD localement en 2005 représentait-elle un effort considérable de la part de Daimler-Benz, en réalité. On pourra arguer que les taxes à Singapour sont également énormes: c'est oublier que c'est un pays ayant un des revenus *per capita* les plus élevés du monde désormais, et que les taxes y servent...à ralentir l'achat des voitures, fléau de cette ville-Etat.

Mais alors, l'entrée dans l'OMC-Organisation Mondiale du Commerce ?

C'est là que les soucis de taille arrivent: les conséquences de cette entrée sont multiples. D'abord, pour l'Etat vietnamien qui va y perdre un volume de taxes conséquent, car tous les barrages douaniers doivent sauter à terme ; quant à la partie importée des pièces, les taxes ne sauraient dépasser 5%, hors TVA. Gageons que comme pour tout Etat non développé, le Viêt Nam va chercher à compenser les taxes d'entrée par des changements de taux de TVA et des déplacements des contributions, car le budget national est déficitaire sans l'apport d'argent des Viêt Kiêu et l'aide internationale . Une reventilation des rentrées ne saurait être que temporaire si l'on veut une industrie automobile. Souci pour les marques elles-mêmes : assemblage ou simple importation, à cause de la demande encore faible? S'il s'agit de l'assemblage sur place comme choix, la vraie réponse ne peut venir que d'une intégration accélérée de pièces locales.

Mazda 3 assemblée par VMC au Vietnam →

Cette intégration dans la voiture de pièces manufacturées sur place est vraiment lente: de 2 à 10% selon les assembleurs malgré les pressions du gouvernement, Toyota se détachant avec un taux d'intégration de 13% en 2006 (4) . Tout ce qui précède implique à terme que l'un ou plusieurs des assembleurs - réunis au sein d'une association, la VAMA, Vietnam Automobile



Manufacturing Association - abandonnent le ring, sauf si tous les assembleurs se mettent d'accord pour leur approvisionnement via une centrale d'achats commune ou une banque commune d'organes, rêve inatteignable de toute façon car le volume annuel des 11 assembleurs sur une douzaine de modèles n'a toujours pas atteint la production annuelle d'une seule usine d'une seule marque mondiale pour 1 seul modèle, ailleurs dans le monde.

Avenir sombre pendant une décennie alors, hors de l'importation? Il ne faut aller jusque là, car l'économie a toujours montré sa capacité permanente à s'adapter. Cependant, les experts mondiaux estiment toujours qu'il faut 3 décennies pour qu'une industrie automobile atteigne sa majorité (cas de la Malaisie, de la Turquie, de la Pologne, de la Roumanie), et le Vietnam n'est dans ce secteur que depuis 10 ans. Il ne faut pas ignorer non plus qu'il suffit d'une seule décennie pour qu'elle disparaisse, cas des Pays-Bas qui a perdu la sienne il y a longtemps, ou de la Gde Bretagne ayant perdu toutes ses marques nationales récemment. Et de toute façon, le pouvoir d'achat individuel des Vietnamiens est encore trop faible, en dépit du taux de croissance indéniable de l'économie locale.

La facilité pour l'Etat vietnamien serait de laisser l'industrie automobile se développer par elle-même, quitte à ne jamais posséder en propre une telle branche économique, même si outre VMC et Mékong présents déjà en 1998, il existe quatre autres sociétés purement vietnamiennes mais se consacrant aux autobus et véhicules utilitaires. La Belgique et l'Australie qui n'ont que des usines d'assemblage ne s'en portent pas plus mal d'ailleurs. Mais cette facilité ne saurait néanmoins pas mettre de côté les efforts obligatoires en termes de législation douanière et la nécessité de l'incitation à la création d'équipementiers, même si cette industrie de type secondaire (par rapport aux services, tertiaires) n'a pas dépassé la prime jeunesse dans ce pays, surtout si on veut avoir ne serait-ce que des usines d'assemblage viables.

Et l'OMC aidant, le groupe chinois Lifan a déjà décidé d'importer au Viet Nam ses premières voitures pas chères dès ce mois-ci (Février-Mars 2007), tandis que le groupe malaysien JRD va en faire de même incessamment, même s'il a déjà une usine locale d'assemblage de voitures vendues majoritairement aux compagnies vietnamiennes de taxi. Contournement simple du concept d'assemblage mal en point en attendant des jours meilleurs...



Ci-dessus, Mitsubishi Grandis assemblée au Viet Nam

On pourra toujours patienter et se consoler en se disant que l'industrie automobile dans 20 ou 30 ans, personne ne serait capable d'en prédire les contours ni peut-être la simple existence, sans parler de l'écologie et de l'environnement. Du moins peut-on encore pester contre les embouteillages actuels de Sài Gòn, Đà Nẵng et de Hà Nội en regrettant un peu hypocritement les xe thô mỗ, ces fameuses « boîtes d'allumettes », carrioles hippomobiles transportant tant bien que mal des passagers accroupis et au son de sabots caractéristique, qui ont charmé notre enfance et parfois dérangé notre sommeil.

GNCD



Iconographie : les photos sont sous copyright © de leurs sources respectives

Renvois :

- (1) Peole's Daily On Line , 20 Mars 2006; en fait, ce chiffre a baissé depuis, car en 2003, des taxes additionnelles ont ajouté leur poids
- (2) Business-in-Asia.com – 2006
- (3) Saigon Times Weekly – 2003
- (4) Vietnam Economy, 25/01/2007

Autres sources utilisées:

- Tmcnet.com, janvier-2007
- Autofairs.com, 2006
- Einnews.com/vietnam
- Agences internationales de presse 2006 et 2007