

Copyright : Eléments préparés par le Service Economique de Hanoi. Droits de reproduction réservés.

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Le secteur automobile au Vietnam.

- Le nombre de propriétaire de véhicules automobiles au Vietnam reste faible par rapport à ses voisins, on observe néanmoins depuis ces 5 dernières années une augmentation des achats d'automobiles par les ménages se déplaçant traditionnellement en deux roues (motos, scooter).
- Suivant la progression de la classe moyenne vietnamienne¹, le taux de croissance de possession d'une voiture au Vietnam est d'environ 10,5% par an, et pourrait être de 12 à 15% au cours des 10 prochaines années.
- L'Association des constructeurs automobiles vietnamiens prévoit que le marché automobile vietnamien diminuera de plus de 15% en g.a cette année en raison des répercussions économiques liées au COVID-19.
- Suite à l'entrée en vigueur au 1^{er} août 2020 de l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Vietnam (EVFTA), le marché vietnamien de l'automobile sera entièrement ouvert aux principaux centres de production automobile de l'UE d'ici 2030.

Le secteur automobile au Vietnam

Une croissance rapide ces dernières années

L'industrie automobile vietnamienne s'est considérablement développée ces dernières années et selon Eurostat-VietinBank Securities on estime qu'elle contribue à environ 3% du PIB du Vietnam. Le taux de croissance moyen des véhicules assemblés au Vietnam était d'environ 10% par an au cours de la période 2015-2018. Il est également prévu que le marché automobile vietnamien atteindra une capacité de production d'un million de véhicules par an d'ici 2030. Parmi les fabricants majeurs présents sur le marché vietnamien on trouve les entreprises Toyota, Honda, Ford, Nissan et Kia. L'Institut de politique et de stratégie industrielles du Vietnam prévoit que 750 000 à 800 000 véhicules seront vendus chaque année d'ici 2025, contre 288 683 en 2018.

Au cours des dernières années, le Vietnam a accueilli plusieurs nouveaux projets d'assemblage et de production d'automobiles dont l'objectif est non seulement de répondre à la demande intérieure mais également de servir le marché régional. **Le conglomérat local Vingroup a ainsi inauguré son usine de construction automobile Vinfast en juin 2019 à Haïphong, première usine de construction automobile développée par une entreprise vietnamienne.**

¹ Selon un rapport de PwC, le nombre de Vietnamiens de la classe moyenne atteindra 44 millions d'ici 2020 et 95 millions d'ici 2030.

Structure de l'industrie automobile au Vietnam :

70% de l'offre de véhicules automobiles au Vietnam est le résultat d'un assemblage local, tandis que les véhicules assemblés importés représentent les 30% restants. Au Vietnam, il existe trois principales formes de production automobile: Complete Knocked-Down (CKD), dans laquelle les usines au Vietnam importent 100% des composants pour l'assemblage des véhicules; Semi-Knocked-Down (SKD), dans lequel les usines assemblent des véhicules avec certains composants fabriqués localement; et Complete Built-Up (CBU) qui fait référence aux véhicules fabriqués à 100% à l'étranger et importés au Vietnam.

Les revendeurs automobiles vietnamiens doivent cependant payer des taxes et des frais élevés qui entrent dans les revenus de l'État dès lors qu'ils importent des pièces automobiles. Jusqu'à présent, l'industrie automobile vietnamienne reste largement dépendante des pièces de rechange importées et la quasi-totalité des pièces de rechange et des composants de l'industrie automobile provient des entreprises étrangères implantées au Vietnam.

Compétition régionale forte et production locale encore faible

L'industrie automobile vietnamienne fait face à une forte concurrence, qui s'explique en partie par la politique de tarif zéro entre les pays de l'ASEAN dont le Vietnam fait partie, et rend ainsi les véhicules importés plus compétitifs que ceux produits localement. Bien que le Vietnam soit l'un des quatre plus grands constructeurs automobiles d'Asie du Sud-Est, son taux de localisation moyen est le plus bas de la région (seulement 10 à 15%, soit loin derrière la Thaïlande 85%, la Malaisie 80% et l'Indonésie 75%).

Environ 80 à 90% des principales matières premières utilisées pour fabriquer les composants sont toujours importées. En conséquence, les entreprises sont tenues d'importer chaque année entre 2 et 3,5 Mds USD en composants et pièces pour la fabrication, l'assemblage et la réparation de véhicules. Pour cette raison, les coûts de production automobile nationaux sont de 10 à 20% plus élevés que dans d'autres pays d'Asie du Sud-Est. Le coût des voitures produites au Vietnam est ainsi plus élevé par rapport aux unités entièrement construites (Completed Build Units : CBU) importées. Pour les gros véhicules, les entreprises locales peuvent répondre à environ 55% de la demande de pièces détachées, mais, pour les voitures plus petites, seulement 10% de la demande est satisfaite localement au Vietnam.

L'industrie automobile locale n'a pas été en mesure d'investir dans des produits de base et de haute technologie tels que la production de moteurs et les systèmes de transmission. Les pièces produites localement sont pour la plupart des produits de faible technologie tels que les pneus, les sièges, les rétroviseurs, les lunettes, les batteries et les produits en plastique. **Sur 12 000 entreprises de l'industrie auxiliaire (fourniture de matières premières, de pièces détachées et de composants aux industries manufacturières) au Vietnam, seulement 300 s'adressent aux constructeurs automobiles, dont environ 90% sont des entreprises étrangères.**

Parmi les Fabricants d'Équipement d'Origine² présents au Vietnam on compte – par ordre d'importance en parts de marché - : Thaco (entreprise vietnamienne), **Toyota** (Japon), **Ford** (Etats-Unis), **Honda** (Japon), **GM Vietnam**, **Visuco**, **Isuzu**, **Mercedes Benz**, **Hino**, **Vinamotor**. Les filiales vietnamiennes de ces entreprises (étrangères pour la plupart) importent la grande majorité de leurs produits de l'étranger (Honda VN à 72%, Suzuki VN à 92%, Toyota VN à 63% et même l'entreprise vietnamienne Thaco à 54%).³ Le reste des pièces et composants est produit « in-house » à environ 30% et moins de 10% est externalisé en local.

Les réglementations gouvernementales de ces dernières années se sont concentrées sur la réduction de la dépendance vis-à-vis des importations et le soutien des entreprises locales. Le gouvernement visait à répondre à 35% de la demande locale d'ici 2020, en plus d'exportations du secteur à 4 Mds USD. Pour 2035, il vise

² OEM en anglais : Original Equipment Manufacturer

³ Selon le Vietnam Supporting Industry Enterprise Development Center (SIDECE).

65% et 10 Mds USD d'exportations du secteur automobile. Dans ce sens le décret 116, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018, prévoyait un certain nombre de conditions sur la production, le montage et l'importation des véhicules. Cette réglementation, obstacle majeur pour les fabricants⁴, incite ceux-ci à accroître leur production nationale. Cependant les importations de voitures ont chuté de 85% d'une année sur l'autre au premier trimestre, et ce décret a depuis été amendé en février 2020.

Des perspectives optimistes sur le court/moyen terme

Augmentation de l'acquisition d'une voiture par les ménages

Le Vietnam a importé plus de 109 000 CBU au cours des neuf premiers mois de 2019 pour un montant de 2,4 Mds USD selon les statistiques officielles. Par rapport à la même période en 2018, les voitures importées ont augmenté de 267% en volume et de 257% en valeur.

Les voitures de moins de neuf places arrivent en première place des importations - avec environ 75 848 véhicules soit 1,5 Md USD. Ce chiffre vient illustrer l'augmentation du pouvoir d'achat et l'évolution de la demande des ménages. En termes de provenance, les véhicules importés de l'UE proviennent principalement d'Allemagne.

Selon l'Association des constructeurs automobiles vietnamiens (VAMA)⁵, au cours des neuf premiers mois de 2019, les ventes des membres VAMA ont atteint 219 205 voitures pour tous les types de véhicules. Cela correspond à une augmentation de 18% par rapport à la même période l'an dernier. En outre, le segment des voitures particulières a enregistré une croissance accrue, en particulier de 30% sur la même période en 2019. **Le Vietnam apparaît ainsi encore au début d'un cycle de croissance. Comparé au PIB par habitant des autres pays de la région, le taux de croissance raisonnable de la possession d'une voiture au Vietnam est d'environ 10,5% par an. Il est estimé que si le PIB par personne augmente de 1%, la consommation de voitures par personne devrait augmenter de 1,5%.**

Par ailleurs, les prix des voitures devraient baisser à l'avenir via les ALE et des mesures comme la future interdiction de circulation des motos dans le centre des grandes villes (Hanoi, HCMV). Cela signifie que le taux de croissance de la consommation automobile pourrait également être plus élevé et atteindre environ 12 à 15% par an au cours des 10 prochaines années.

Mesures du gouvernement face au Covid-19

Pendant la période de distanciation sociale, la plupart des grands constructeurs et assembleurs automobiles comme Thaco, Thanh Công, VinFast, Toyota, Ford et Honda, ont dû suspendre leurs activités de production et d'assemblage, ce qui a perturbé les chaînes d'approvisionnement et la demande. Depuis mi-avril (date de fin de la première distanciation sociale) les constructeurs automobiles nationaux ont redémarré la production, mais en raison de l'impact du COVID-19, de nombreuses difficultés restent à surmonter, en particulier pour les entreprises nationales de fabrication et d'assemblage d'automobiles qui font face à des stocks élevés. Pour rappel, les volumes de production mondiaux de véhicules en 2020 par rapport à 2019 devraient diminuer de 22% à 2,6 millions d'unités, selon IHS Markit.⁶

Selon un rapport de la Vietnam Automobile Manufacturers 'Association (VAMA), l'ensemble du marché automobile au cours des quatre premiers mois de 2020 a reculé de 36%. Au mois d'avril, les ventes de voitures particulières ont diminué de 40%, les véhicules commerciaux de 26% et les véhicules spécialisés de 16%, par rapport au mois précédent.

⁴ car nécessitant des certificats d'homologation de type de véhicule (VTA) délivrés par les autorités du pays d'origine.

⁵ Vietnamese Automobile Manufacturers Association

⁶ [IHS Markit](#)

Au premier trimestre 2020 les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires ont baissé respectivement de 35% et 26% par rapport à la même période l'an dernier. En mars, les ventes de Toyota Motor Vietnam (TMV) étaient de 5 510 unités, à l'exclusion de la marque Lexus, marquant une baisse de 44% en glissement annuel. Les ventes de Ford, Mazda et Honda avaient diminué de 48%, 49% et 39%, respectivement.

- **De janvier et juillet, les ventes des véhicules des membres de de l'Association des constructeurs automobiles du Vietnam (VAMA) ont diminué de -28% en g.a.** sur le marché vietnamien, soit 131 248 véhicules. Ce chiffre ci-dessus n'inclut cependant pas les ventes d'autres marques, qui ne sont pas membres de VAMA, notamment TC MOTOR, Audi, Jaguar Land Rover, Subaru, Volkswagen et Volvo.

Le marché automobile vietnamien a fortement rebondi en mai après la suppression des règles de distanciation sociale, contribuant ainsi à stimuler la demande. En outre, de nombreuses entreprises automobiles ont lancé des programmes de réduction et de promotion pour les clients, de sorte que les chiffres des ventes depuis mai témoignent d'une légère amélioration.

Par ailleurs, au mois de mai le Premier ministre vietnamien a approuvé un plan du ministère des Finances (MoF) visant à réduire de 50% les frais d'immatriculation pour les véhicules fabriqués et assemblés localement jusqu'à la fin de l'année. Cette décision vise à aider les entreprises nationales à se redresser et à stimuler la consommation de voitures pour les voitures fabriquées et assemblées localement, au détriment des véhicules importés. L'évaluation préliminaire du ministère montre que la réduction de 50% des frais d'immatriculation pour les véhicules fabriqués et assemblés localement affectera les recettes du budget local au cours des six derniers mois de cette année pour un montant estimé à 159 M USD. Selon la réglementation actuelle, les acheteurs de voitures de neuf places ou moins doivent payer des frais d'enregistrement de 10% de la valeur des voitures dans les villes et les provinces, à l'exception de Hanoi, qui applique un taux de 12%.

[Les opportunités liées à l'EVFTA](#)

Le Vietnam s'est engagé à réduire la taxe à l'importation des voitures et pièces automobiles exportées de l'UE à 0% après 7 à 10 ans, suite à l'entrée en vigueur de l'EVFTA le 1^{er} août 2020.

Le marché vietnamien de l'automobile sera totalement ouvert aux principaux centres de fabrication automobile de l'UE d'ici 2030. Cependant, en raison de la perturbation des chaînes d'approvisionnement et de la baisse de la demande, l'industrie automobile subira probablement des baisses à court terme alors qu'elle traverse une période d'ajustement. Néanmoins, les incitations gouvernementales et les accords de libre-échange vietnamiens tels que l'EVFTA devraient soutenir l'industrie à long terme, aidée par une classe moyenne en croissance.

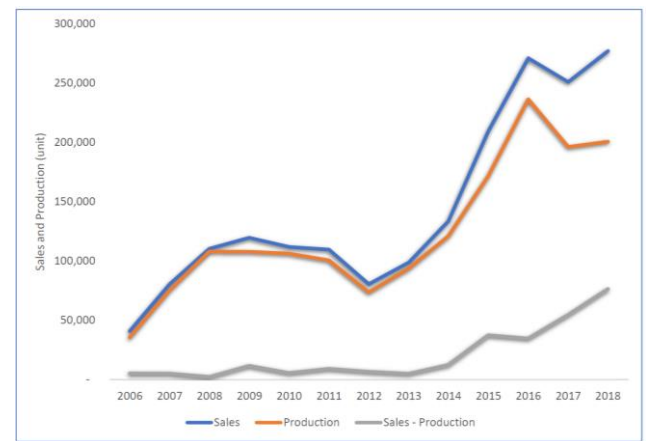
ANNEXE

Graphique 1 Constructeurs automobiles présents au Vietnam.



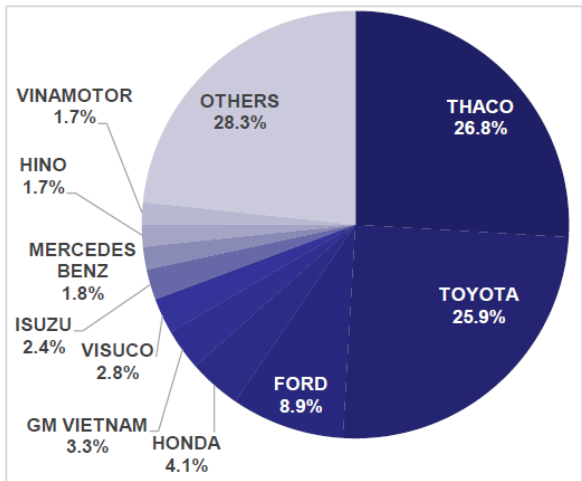
Source: Tractus, 2015.

Graphique 2 Production et vente des constructeurs automobiles au Vietnam.



Source : VIA.

Graphique 3 Part de marché des ventes de véhicules.



Source: Vietnam Automotive Manufacturers Association (VAMA)