

**Ambassade de France au Vietnam  
Service économique de Hanoi**

Hanoi, le 10 janvier 2023  
Affaire suivie par : Diane Remy  
Visa : Philippe Fouet

## **L'émergence du marché des deux-roues électriques au Vietnam**

*L'accord d'un JETP conclu le 14 décembre 2022 avec le G7, l'Union européenne, la Norvège et le Danemark doit aider à parvenir à l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050, pris par le Vietnam lors de la COP26 (2021). Le verdissement de la mobilité constitue une étape cruciale pour atteindre un tel objectif. Publié par l'International Council on Clean Transportation (ICCT)<sup>1</sup> en novembre 2022, le rapport « [Electric two-wheeler market growth in Vietnam: An overview](#) » illustre le potentiel d'un déploiement massif de véhicules électriques à deux roues dans le pays. D'ici 2040, le gouvernement a pour objectif de mettre fin à la production, à l'assemblage et à l'importation de véhicules alimentés par des combustibles fossiles et destinés à un usage intérieur. D'ici 2050, tous les véhicules routiers motorisés devront être alimentés par des énergies électriques et vertes.*

**1. Les deux-roues (« 2R ») - motos et cyclomoteurs- sont le mode de transport le plus courant au Vietnam (93,3% des véhicules motorisés), où le marché est dominé par les 2R thermiques de constructeurs étrangers.** En 2020, selon le registre du Vietnam (VR), 65,2 millions de 2R étaient en circulation dans le pays, avec un taux d'équipement de 670 2-roues pour 1 000 habitants. Le marché vietnamien de 2R se classe deuxième dans la région ASEAN (après l'Indonésie) et au quatrième rang dans le monde<sup>2</sup> - en 2022, plus de 3,3 millions de motos y ont été fabriquées (Bureau général des statistiques). Les marques Honda et Yamaha dominent le marché vietnamien, proposant pour l'instant uniquement des deux-roues à moteur à combustion interne (ICE). En 2020, la part de Honda sur le marché des 2R était de 71,8 %, suivie de celle de Yamaha (15,8 %). Les autres fabricants se partagent les 12,4 % restants, à commencer par SYM, Suzuki et Piaggio. La capacité de production totale de ces cinq fabricants au Vietnam est de près de 5 millions de véhicules par an. Leur production se concentre actuellement sur les ICE, mais l'électrification des motos est intégrée dans leurs stratégies ; Honda et Yamaha Motors se sont notamment fixé pour objectif de devenir neutres en carbone d'ici 2050. Le premier modèle électrique de Honda est entré sur le marché en 1994 et sa moto électrique PCX a été introduite dans l'ASEAN en 2018 ; l'entreprise a commencé à étudier le déploiement des 2R électriques (« 2RE ») au Vietnam. Yamaha possède quant à elle une chaîne de montage et de production du modèle de scooter électrique NEO à Hanoi, bien qu'il soit initialement destiné au marché européen<sup>3</sup>.

**2. Bien que le marché des 2R se soit fortement contracté depuis 2018<sup>4</sup>, les ventes de deux-roues électriques (2RE) ont augmenté de manière significative au Vietnam, en tête de la région ASEAN dans le domaine de l'électrification des 2R, et en deuxième place dans le monde, derrière la Chine.** Les 2RE sont passés de 5,4% du marché des 2RE en 2019 à 10% en 2021. Les grands fabricants de 2R ICE ne cessent de perdre des parts de marché<sup>5</sup> et font face à une concurrence locale sur le marché des 2RE : cinq des dix fabricants de 2RE présents sur le marché vietnamien sont en effet des entreprises locales (VinFast, Pega, Anbico, DK Bike et Detech). Les entreprises possédant des capacités de production locales, à savoir VinFast, Pega, Anbico, Yadea (Chine), Detech, DK bike et Datbike représentent 80 % du marché des 2RE en 2020. Au total, la capacité de production annuelle d'2RE de ces marques pourrait dépasser 1 M unités par an, un nombre bien supérieur au volume des ventes intérieures actuelles d'2RE<sup>6</sup>, ce qui

<sup>1</sup> Organisation indépendante à but non lucratif fournissant des analyses techniques et scientifiques aux régulateurs environnementaux. Elle est notamment à l'origine, en 2013, des révélations ayant créé le scandale sur les tests faussés des émissions des véhicules diesel de Volkswagen.

<sup>2</sup> Derrière l'Inde, la Chine et l'Indonésie. En 2021, les ventes totales de 2R étaient de 5,17 millions en Indonésie, contre 2,8 millions au Vietnam.

<sup>3</sup> Conformément à son plan environnemental 2050. D'ici 2030, 2,6 % des 2R de Yamaha devraient être des 2RE, pour passer à 20 % d'ici 2035 et à 90 % d'ici 2050. Ses modèles ne sont pas encore en fabrication, et ne devraient être introduits dans l'ASEAN qu'en 2030-2035. Le Vietnam serait sa base de production pour produire des 2RE.

<sup>4</sup> En raison du COVID et de la saturation du marché, les ventes de 2RE ont chuté à 2,9 M unités en 2020, le premier passage sous la barre des 3 M de la décennie. En 2021, le marché vietnamien des 2RE a continué à chuter, pour atteindre 2,8 millions d'unités, le niveau le plus bas depuis 15 ans.

<sup>5</sup> En 2021, les ventes de 2R de Honda et Yamaha ont chuté de 6,8 % et 9,7 % par rapport à 2020, tandis que les 2RE avançaient dans le sens opposé.

<sup>6</sup> Environ 280 000 2RE ont été vendus en 2021.

ouvre un potentiel à l'exportation (même si le faible développement des standards de sécurité des 2RE pourrait constituer un obstacle). Les acteurs vietnamiens (VinFast – qui possède 43% des parts de marché -, Pega – 16% des parts de marché -, Anbico) et chinois (Dibao, Yadea et NIU) représentent 69,6 % des 2RE vendus dans le pays en 2020.

**3. A l'heure actuelle, il n'existe pas de mesures incitatives de l'Etat visant à soutenir la demande de 2RE, malgré l'objectif d'interdire graduellement les véhicules thermiques d'ici 2050.** L'utilisation de 2RE est soumise aux mêmes taxes que les deux-roues à moteur à combustion interne. Des incitations non fiscales (places de stationnement prioritaires, zones à faibles émissions, etc.), pourraient également accroître l'attrait envers les véhicules électriques. Par ailleurs, alors que l'autonomie des batteries constitue l'un des principaux facteurs qui découragent les consommateurs vietnamiens d'acheter des 2RE, les stations de recharge et les services d'échange de batteries sont pour l'instant exclusivement disponibles pour les 2RE de VinFast, filiale du premier groupe privé vietnamien, qui seul dispose des moyens et des infrastructures (le groupe tire la majorité de ses bénéfices de ses projets immobiliers, ubiquitaires dans le pays) permettant le déploiement d'un réseau de stations de recharge.<sup>7</sup> Les initiatives publiques comme privées pour développer ces infrastructures et influencer les standards demeurent ainsi limitées<sup>8</sup>.

**4. Du côté industriel, malgré l'absence de politiques publiques visant à soutenir les fabricants de 2RE et leurs chaînes d'approvisionnement, une industrie locale de batteries commence à émerger.** Les chaînes d'approvisionnement pour assembler les véhicules existent déjà grâce à la fabrication des 2R ICE depuis des décennies, mais aucune politique n'a été mise en place pour inciter les fabricants de véhicules à moteur à combustion interne à transiter vers des modèles électriques. Plusieurs entreprises locales ont certes commencé à développer des batteries localement, telles que *Dry Cell and Storage Battery Joint Stock Company* (dont le gouvernement détient 51% du capital) et *365 Creative Technology Joint Stock Company* (privé). Ces entreprises sont néanmoins concentrées sur la production de batteries au plomb, moins vertes et ayant une durée de vie inférieure que les batteries lithium-ion. VinES, filiale de Vingroup, premier conglomérat privé du pays, et maison mère de VinFast, a aussi commencé à construire deux usines de batteries lithium-ion à Ha Tinh (décembre 2021 et novembre 2022). Des entreprises étrangères ont également établi des usines de production de batteries au Vietnam : GS battery Vietnam Co., Ltd (Japon) et Samsung SDI Co., Ltd. (Corée du Sud). La capacité de production locale est encore très limitée pour les autres composants<sup>9</sup>.

**5. Afin de permettre au Vietnam d'exploiter pleinement son potentiel en matière de développement des 2RE, l'ICCT formule plusieurs recommandations,** dont notamment : (1) prendre des mesures visant à abaisser le coût d'acquisition et d'opération de 2RE fonctionnant avec des batteries avancées ; (2) stimuler la localisation des chaînes de valeur au Vietnam (loyers préférentiels, impôts sur le revenu des sociétés abaissés pour les constructeurs locaux, etc.) ; (3) développer la réglementation en matière d'émissions et promouvoir les batteries au lithium en réduisant leurs coûts de développement ; (4) mettre en place une politique de développement des infrastructures de recharge et d'échange de batteries (notamment en uniformisant les standards afin d'assurer leur interopérabilité selon les marques).

*Commentaires : même si le marché des 2RE ne fait qu'émerger, il constitue l'un des rares exemples de secteurs où les constructeurs vietnamiens sont en position dominante et ne font, pour l'instant, face à aucune concurrence étrangère sérieuse, aucun constructeur étranger (hormis le chinois Yadea) n'ayant implanté d'usine localement. Ce succès naissant est néanmoins fragile : l'avenir de VinFast est incertain, les standards techniques des autres constructeurs sont peu matures, et le Vietnam s'est positionné sur une technologie de batteries (au plomb) sans réel avenir industriel. En outre, le gouvernement vietnamien n'a encore pris aucune mesure concrète de soutien à l'électrification des 2RE. Aussi les recommandations de l'ICCT nous paraissent-elles particulièrement pertinentes si Hanoi, qui ambitionne aussi de voir le pays atteindre le statut d'économie industrialisée d'ici 2030, souhaite atteindre ses objectifs ambitieux en matière de mobilité verte.*

---

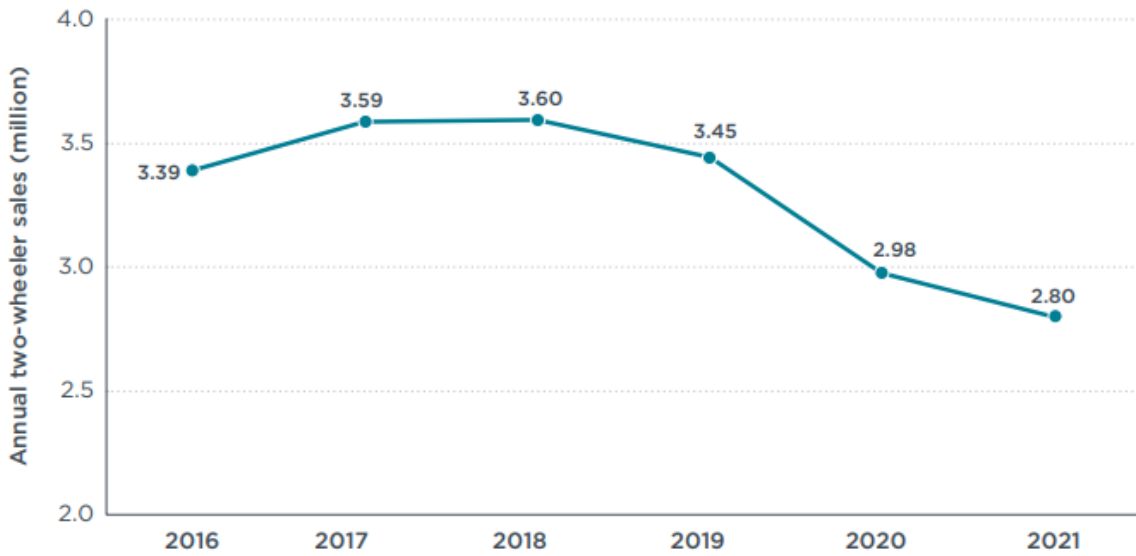
<sup>7</sup> Créée en 2017, VF connaît des difficultés financières qui pourraient mettre son développement en péril, liées à ses fortes ambitions d'expansion dans un contexte de marché de l'automobile national encore restreint, une expertise peu développée et une importante concurrence internationale. Voir : « Too fast, too furious : le pari industriel risqué de Vinfast, la startup automobile vietnamienne », SE de Hanoi, octobre 2022.

<sup>8</sup> Au niveau mondial, les principaux fabricants de 2R ICE (dont Honda, Yamaha, Piaggio et KTM), ont créé le Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC) en septembre 2021 pour développer les spécifications techniques communes des systèmes de batteries interchangeables. Aucun constructeur vietnamien n'y participe à ce stade.

<sup>9</sup> Les composants qui doivent majoritairement être importés pour la fabrication de 2RE sont les batteries, les contrôleurs et les moteurs électriques.

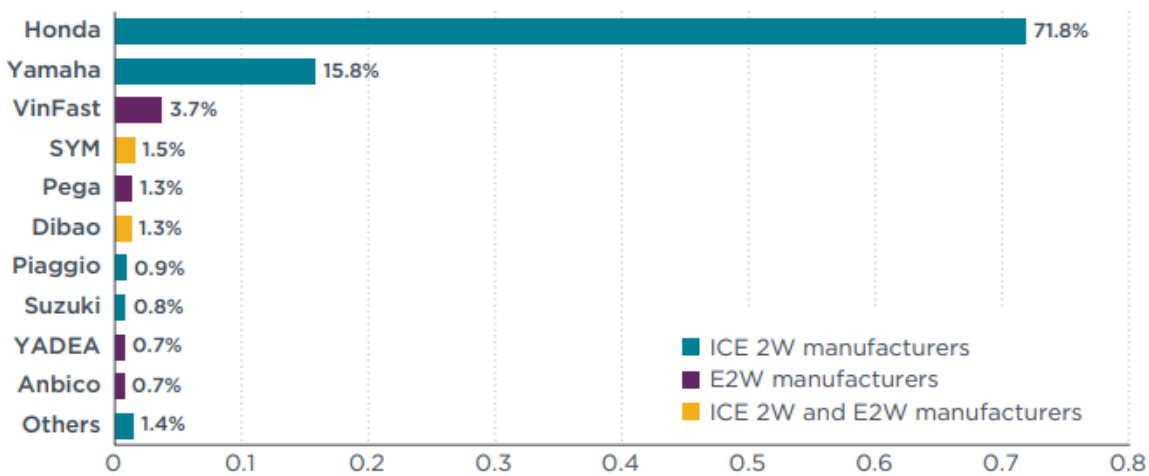
Annexes

**Annexe 1 : Evolution du marché des deux-roues au Vietnam de 2016 à 2021**



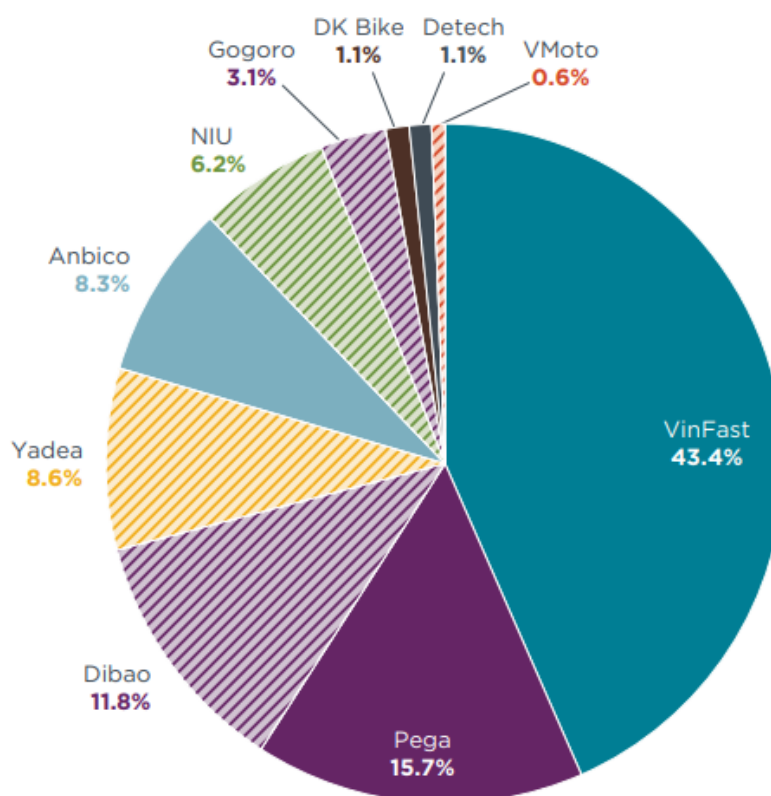
**Figure 1.** Annual sales of two-wheelers in Vietnam, 2016-2021

**Annexe 2 : Partage du marché par les fabricants de deux-roues en 2020 au Vietnam**



**Figure 2.** Market share of 2W fleet by manufacturer, 2020

### Annexe 3: Partage du marché par les fabricants de deux-roues électriques en 2020 au Vietnam



Le remplissage plein représente les fabricants locaux et le remplissage rayé les fabricants étrangers.

### Annexe 4 : Présentation des fabricants de deux-roues électrique au Vietnam

Table 6. E2W manufacturers in Vietnam

| Manufacturers (OEMs) | E2W market share in 2020 | Year established | Production capacity (1,000 vehicles/year) | Country of origin | Factory location     |
|----------------------|--------------------------|------------------|---|-------------------|----------------------|
| VinFast              | 43.4%                    | 2017             | 250 (*)                                   | Vietnam           | Dinh Vu, Hai Phong   |
| Pega                 | 15.7%                    | 2012             | 480 (**)                                  | Vietnam           | Yen Dung, Bac Giang  |
| Anbico               | 8.3%                     | 2015             | 480 (**)                                  | Vietnam           | Vinh Yen, Vinh Phuc  |
| Yadea                | 8.6%                     | 2019             | 200                                       | Hong Kong         | Viet Yen, Bac Giang  |
| DETECH               | 1.1%                     | 1999             | 100 (***)                                 | Vietnam           | My Hao, Hung Yen     |
| DK bike              | 1.1%                     | 2009             | 450 (***)                                 | Vietnam           | Hoang Dong, Lang Son |
| Datbike              | n/a                      | 2019             | n/a                                       | Vietnam           | Binh Duong           |
| <b>Total</b>         | <b>78.2%</b>             |                  | <b>&gt;1,000,000</b>                      |                   |                      |

Note: (\*) means expected to expand to 500,000 vehicles in the second phase, with capacity to produce a maximum of 1,000,000 vehicles; (\*\*) includes electric bicycles; (\*\*\*) includes electric bicycles and ICE two-wheelers