



**MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

Direction générale du Trésor

Hanoï, le 27 mai 2021

Affaire suivie par : François DE BLOCK

Relue par : Philippe FOUET, Laurent
CHOPITON

Copyright : Eléments préparés par le Service Economique de Hanoi. Droits de reproduction réservés. Adresser les demandes à mai.lethitu@dgtresor.gouv.fr.

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, 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 « Dragon rouge » et l'économie bleue : les enjeux économiques maritimes du Vietnam

Résumé :

- Avec ses 3260 km de côtes et son positionnement stratégique sur l'une des routes maritimes commerciales les plus fréquentées au monde, le Vietnam jouit d'atouts considérables pour développer son économie maritime.
- Paradoxalement, le Vietnam n'est pas un pays qui dispose d'une forte tradition maritime, en raison d'une histoire liée à la possession de la terre, au développement de la riziculture et à la défense de ses frontières terrestre au Nord. Jusqu'au début des années 2000, le Vietnam n'a abordé les questions maritimes que sous l'angle de la défense de sa souveraineté face à la Chine en mer de Chine méridionale, malgré le potentiel économique qu'abrite son espace maritime.
- Les autorités ont récemment pris conscience du rendez-vous manqué du Vietnam avec son espace maritime. En 2007, le Comité central du Parti communiste vietnamien a publié une résolution adoptant une « Stratégie maritime pour le Vietnam à l'horizon 2020 », qui vise à faire du Vietnam un « pays maritime puissant », et planifie le développement de cinq secteurs clés : le tourisme maritime, les ressources en hydrocarbures, les infrastructures portuaires et navales, la pêche et l'aquaculture et les zones économiques côtières.
- Près de 15 ans après, ces secteurs ont connu une forte croissance et présentent un bilan statistique flatteur. Mais ces bons résultats masquent une dégradation précoce de l'environnement et des ressources maritimes, une inadaptation des infrastructures portuaires à la croissance des flux, une insuffisance des connaissances scientifiques liées à la mer et un manque de coordination globale de la planification maritime.
- La nouvelle Stratégie maritime du Vietnam à l'horizon 2030 définie en 2018 semble tenir compte de ce bilan contrasté. Ses orientations visent à concilier le développement économique maritime avec une meilleure protection de l'environnement. La recherche en sciences et technologies marines, la coopération internationale et la promotion de secteurs innovants tels que les énergies renouvelables y occupent une place importante.

- Ces nouvelles lignes directrices représentent des opportunités pour les acteurs français présents dans le domaine marin et maritime, que ce soit sur le plan de la recherche & coopération ou sur le volet industriel.

I – Le Vietnam, un pays côtier à la recherche d'une destinée maritime

1- [Le Vietnam jouit d'excellents atouts géographiques pour développer son économie maritime](#)

Le Vietnam bénéficie d'une très forte accessibilité maritime. Le Vietnam possède une longue façade maritime de plus de 3 260 km de côtes, ouverte sur l'océan Pacifique à l'Est (golfe du Tonkin), au Nord (mer de Chine méridionale) et au Sud-Ouest (golfe de Thaïlande). Le pays compte près de 3000 chapelets d'îles et ilots. Le Vietnam dispose d'une zone économique exclusive (ZEE) incontestée de 417 663 km^2 , mais revendique une ZEE potentielle de 1 365 100 km^2 , qui porte en partie sur des zones faisant l'objet d'un différend territorial avec la Chine en mer de Chine méridionale¹, soit près de trois fois sa superficie terrestre.

Première puissance démographique de la péninsule indochinoise, le Vietnam comprend 28 provinces littorales (sur 64), qui concentrent entre 50 et 60% de la population, les principales villes du pays (Hanoï, Hô-Chi-Minh Ville, Da Nang) se situant à proximité des côtes ou à l'embouchure des deltas de faible altitude.

Le Vietnam occupe une position stratégique en mer de Chine méridionale, car ses eaux territoriales sont traversées par l'une des routes maritimes commerciales les plus fréquentées au monde. Cette zone maritime, qui voit passer plus de la moitié du trafic maritime mondial, relie l'Asie orientale et le Pacifique à l'Europe, à l'Afrique, et au Moyen-Orient, et se situe au cœur des corridors de connectivité de la région du Mékong. Cette situation privilégiée est propice au développement d'une forte activité portuaire.

2- [Longtemps restée inexploitée, l'économie de la mer est désormais reconnue comme un vecteur du développement économique du Vietnam.](#)

L'espace maritime vietnamien a longtemps été négligé par les politiques publiques malgré ses atouts. Le Vietnam ne dispose pas d'une forte tradition maritime, le pays étant historiquement tourné vers le développement de la riziculture et la défense de ses frontières terrestres. Jusqu'au début des années 2000, le Vietnam n'abordait les enjeux maritimes que sous l'angle de la défense de sa souveraineté en mer de Chine méridionale face aux revendications territoriales de la Chine. La délimitation incertaine de ses frontières maritimes et l'affirmation rapide de la marine chinoise ont longtemps dissuadé le Vietnam d'exploiter son potentiel maritime.

Cette contradiction a pris fin lorsque le gouvernement a opéré un retournement de sa stratégie territoriale en faveur de son espace maritime. En 2007, le Comité central du parti communiste vietnamien a passé une résolution adoptant une stratégie maritime pour le Vietnam à l'horizon 2020².

¹ Le conflit entre le Vietnam et la Chine en mer de Chine méridionale porte sur les délimitations concurrentes des ZEE des deux pays ainsi que sur la souveraineté sur les archipels des Spratleys (que les Vietnamiens nomment Truong-Sa) et des Paracels (Hoang-Sa).

² Résolution 09-NQ/TW sur la Stratégie maritime du Vietnam à l'horizon 2020.

La maritimisation des orientations économiques du Vietnam s'est accompagnée d'un enrichissement rapide de sa législation relative au droit de la mer. L'Assemblée nationale a voté en 2012 la Loi sur la mer, entrée en vigueur en janvier 2013, qui définit les délimitations maritimes du Vietnam conformément à la convention de Montego Bay³. Le Vietnam a par la suite adopté un ensemble de lois pour institutionnaliser les orientations du Parti en matière de développement maritime, dont la loi sur les ressources naturelles et l'environnement maritime et insulaire de 2015, le Code de la navigation maritime de 2015, la loi sur les produits aquatiques de 2017, la loi sur l'aménagement de 2017 ou encore la loi sur les garde-côte de 2018⁴.

1- Les secteurs maritimes prioritaires ont connu une forte croissance depuis 15 ans

- *Ressources énergétiques et hydrocarbures*

- *Transport maritime et infrastructures portuaires*

⁵ https://www.scsc.vn/info_news_detail.aspx?ID=388

marchandises transitant par les ports maritimes du Vietnam s'élevait à environ 82 millions de tonnes. Ce chiffre est passé à 670 millions de tonnes en 2020, selon l'Administration maritime du Vietnam (Vinamarine).

Au 1^{er} janvier 2021, le pays dispose de 44 ports maritimes et plus de 272 terminaux portuaires, qui totalisent une capacité annuelle de plus de 550 millions de tonnes de marchandises. Le fret conteneurisé traité par les ports vietnamiens a connu une croissance annuelle moyenne de 12,3% entre 2009 et 2019⁶. Fin 2019, le débit portuaire de conteneurs dans les ports vietnamiens a atteint un record de 13 658 930 équivalents vingt-pied (EVP), plaçant le Vietnam au 13^{ème} rang mondial et 4^{ème} rang en Asie du Sud-Est, derrière Singapour, l'Indonésie et la Malaisie. Les principaux systèmes portuaires du Vietnam sont ceux de Hô-Chi-Minh Ville – Cat Lai - 25^{ème} port de conteneurs le plus actif au monde en 2019 - Haï Phong, Da Nang, Vung Tau et Quy Nhon.

Le Vietnam a récemment investi dans la construction de plusieurs ports en eaux profondes, dont le terminal à conteneurs de Tan Cang Cai-Mep, développé grâce aux investissements du groupe français CMA-CGM et de la société vietnamienne Gemalink, qui a été mis en service en janvier 2021. Le pays dispose par ailleurs de plus d'une centaine de ports mineurs.

Le système portuaire vietnamien demeure hétérogène et fortement polarisé : les ensembles portuaires du Nord et du Sud du pays sont beaucoup plus développées que la zone portuaire centrale et concentrent près de 96 % du fret maritime annuel.

Le Vietnam dispose d'une flotte marchande nationale forte de 1868 navires, avec une capacité totale de 8 561 tonnes de port en lourd (tpl), ce qui en fait la 30^{ème} flotte mondiale⁷. La société publique Vietnam Marine Shipping Lines (Vinalines) est la principale entreprise nationale du secteur de la construction navale et du transport maritime. Toutefois, la flotte de transport maritime nationale ne représente qu'environ 20 % de la part de marché totale du fret maritime transitant par les ports vietnamiens, le reste étant détenu par des flottes étrangères.

- *Pêche et aquaculture*

La pêche et l'aquaculture jouent un rôle important dans l'économie du Vietnam : cette activité représente près de 10% du PIB et 4,5 millions d'emplois directs en 2020. Les eaux du Vietnam abritent environ 2 000 espèces de poissons, parmi lesquelles environ 130 possèdent une valeur économique. Depuis le lancement du Doi Moi⁸, les autorités ont fait un ensemble de choix forts destinés à développer le secteur de la pêche en optant pour la réorientation de la production vers l'exportation, le développement intensif de l'aquaculture et la transition de la pêche traditionnelle vers la pêche hauturière avec le *Program on Offshore Fishing* adopté dès 1997.

Cette politique a enregistré des résultats significatifs : le Vietnam a vu sa production halieutique (captures + aquaculture) passer de 1,59 million de tonnes en 1997 à 8,4 millions de tonnes en 2020, dont 3,85 M de tonnes en provenance de la pêche et 4,56 M de tonnes de l'aquaculture. Le Vietnam est devenu le 4^{ème} producteur mondial de produits halieutiques en volume à cette date, derrière

⁶ Calculs de l'auteur, sur la base des données de la CNUCED. [Beyond 20/20 WDS - Affichage de tableau - Débit portuaire de conteneurs, annuel \(unctad.org\)](#)

⁷ (<https://www.clarksons.com/services/research/>) et UNCTADstat - Maritime profile

⁸ Politique de réformes économiques lancée à la fin des années 80.

la Chine, l'Indonésie et l'Inde. Le Vietnam s'est hissé à la 3^{ème} place des plus grands exportateurs mondiaux de poissons et de produits halieutiques au monde en valeur, avec 8,5 milliards USD en 2020⁹.

- *Tourisme et développement socio-économique local*

L'économie de la mer a entraîné le développement socio-économique des provinces littorales du Vietnam. Entre 2008 et 2017, le produit intérieur brut régional des 28 provinces côtières du Vietnam a enregistré une croissance moyenne de 7,5 % par an, soit plus que la moyenne de croissance nationale sur cette période. Le PIB de l'ensemble des 28 provinces côtières représentait entre 65 et 70 % du PIB national en 2019. Le tourisme insulaire et maritime est devenu un moteur du développement : ce secteur a généré 70 % de l'ensemble des recettes touristiques du Vietnam (22,6 Mrd USD) en 2019.¹⁰ Le tourisme maritime et côtier peut compter sur des destinations telles que la Baie de Ha Long, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco, l'île tropicale de Phu Quoc, les stations balnéaires de Da Nang, Nha Trang, Mui Ne et Hoi An, qui sont très prisées des visiteurs vietnamiens et internationaux.

Les autorités vietnamiennes ont encouragé le développement de 18 zones économiques côtières pour accroître l'attractivité des provinces maritimes, en veillant à ce que ces zones jouent un rôle clé dans la croissance économique et l'amélioration de la connectivité régionale. D'après le ministère du Plan et de l'Investissement (MPI), les zones économiques côtières ont attiré 78,6 Mrd USD d'investissements et généré 14,3 Mrd USD de revenus, sur la période 2007-2017, avec près de 130 000 emplois créés.

2- Ces résultats statistiques positifs masquent de fortes lacunes en matière de gestion et de durabilité

La mise en œuvre de manière fragmentée de la stratégie maritime a produit des résultats en deçà des ambitions du gouvernement. Cela s'explique d'une part par le manque de coordination dans l'élaboration et l'application des politiques de développement maritime entre les gouvernements locaux, régionaux, et les industries. D'autre part, la vision exclusivement sectorielle du développement maritime n'a pas permis l'émergence d'une approche globale et cohérente de la planification. Ceci a entraîné la fragmentation des investissements.

Le développement global de l'économie de la mer n'a pas atteint les résultats escomptés : plusieurs analyses convergent pour démontrer que la part de l'économie maritime dans le PIB vietnamien aurait diminué, passant de 48% du PIB en 2007, à 40,7% en 2010 et 30,19% en 2017¹¹, loin de l'objectif de 55% visé par le gouvernement.

Le développement de l'économie de la mer est sur une trajectoire non-tenable sur le long-terme. Selon le Dr. Nguyễn Chu Hối, ancien directeur général adjoint de l'administration des mers et des îles du Vietnam, l'exploitation intensive des ressources marines selon une logique de "take-it all, kill-it-all", a causé une dégradation rapide de l'environnement naturel (raréfaction de l'eau douce, érosion côtière, tassement des sols littoraux) et l'épuisement précoce des ressources halieutiques et énergétiques. Le Vietnam a d'ailleurs reçu un « carton jaune¹² » de la part de la Commission européenne en octobre 2017,

⁹ [Tong quan nganh \(vasep.com.vn\)](http://tongquannganh.vasep.com.vn)

¹⁰ [Marine tourism's potential and role in Vietnam's economy - National Defence Journal \(tapchiquptd.vn\)](http://tapchiquptd.vn)

¹¹ [10 years on, Vietnam's vision of strong sea-based economy faces rows of roadblocks | Hellenic Shipping News Worldwide](http://hellenicshippingnews.com)

¹² Avertissement officiel adressé par l'Union européenne à des partenaires commerciaux qui ne parviennent pas à lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

en raison de l'absence de mesures pour lutter contre les pratiques de pêche illicite et non réglementée largement répandues dans le pays.

La pollution littorale et marine a atteint des niveaux préoccupants. Le développement de l'économie maritime a augmenté le rejet de déchets solides et les fuites de carburants dans l'environnement marin. Le Vietnam est devenu le 4^{ème} plus grand pollueur de plastique marin au monde en 2020, après la Chine, l'Indonésie et les Philippines : le pays déverse environ 300 000 à 700 000 tonnes de déchets plastiques dans l'océan chaque année, ce qui représente 6 % des plastiques marins dans le monde.

Le système portuaire vietnamien souffre de surcapacité et d'un manque de connectivité. La forte croissance du fret maritime ne s'est pas accompagnée d'investissements suffisants dans les infrastructures portuaires¹³. Le volume de marchandises traitées par les ports nationaux en 2020 (680 millions de tonnes) excédait de 19% les capacités du système portuaire (550 millions de tonnes), entraînant d'importants phénomènes de congestion et de retards logistiques. De plus, le réseau ferroviaire et routier autour des grands ports est insuffisamment développé. L'absence d'un réseau ferroviaire reliant les différents ports amène les logisticiens à faire transporter le fret par la route, ce qui augmente les tarifs d'expédition¹⁴.

Le Vietnam fait face à une hausse du transbordement de conteneurs depuis les grands ports vers les ports mineurs. D'après la Vietnamese Seaport Association (VPA), 80% des importations et exportations du pays par conteneurs transitent par les ports mineurs depuis les grands ports. Le sous-développement des infrastructures portuaires frappe l'industrie, qui enregistre des pertes annuelles de plus de 2,4 milliards d'USD causées par les goulets d'étranglement du fret¹⁵. L'industrie portuaire vietnamienne nécessite de nouveaux investissements pour suivre le rythme de la croissance économique et réduire les coûts logistiques pour les entreprises.

III- La planification maritime sur 2020-2030 : concilier développement économique et protection de l'environnement

1- [La stratégie pour le développement durable de l'économie maritime 2020-2030 : tirer les leçons de la dernière décennie.](#)

Lors de son 8e plénum en octobre 2018, le XIIème Comité central du PCV a adopté la résolution 36/NQ-TW sur la "Stratégie pour le développement durable de l'économie marine du Vietnam jusqu'en 2030, avec une vision jusqu'en 2045", dans laquelle il fixe les objectifs généraux et spécifiques à atteindre à l'horizon 2030 en matière d'économie de la mer. Les orientations de la stratégie 2020-2030 visent à répondre aux lacunes identifiées à l'issue de la mise en œuvre de la stratégie 2007-2020. Cinq grandes politiques fondamentales sont mises en avant :

¹³ [Vietnamese port infrastructure needs to keep pace with growth - Economy - Vietnam News | Politics, Business, Economy, Society, Life, Sports - VietNam News](#)

¹⁴ Par exemple, Cat Lai, le plus grand terminal de conteneurs du Vietnam, situé dans la zone portuaire de Ho Chi Minh-Ville, est préféré au port en eaux profondes de Cai Mep en raison de sa proximité avec les villes et les provinces de Binh Duong, Dong Nai et Ba Ria Vung Tau. Mais les transbordements par Cat Lai peuvent entraîner des retards et des coûts plus élevés d'environ 30 %.

¹⁵ Vietnam Ports Association (VPA), d'après [Port Infrastructure in Vietnam 3 Regional Hubs for Importers and Exporters \(vietnam-briefing.com\)](#) & [Vietnam loses \\$2.4 billion as deep-water port has insufficient infrastructure - News VietNamNet](#)

- La promotion de l'espace maritime dans le développement économique et la défense de la souveraineté du Vietnam.
- La nécessité d'accorder le développement de l'économie maritime avec la protection de l'environnement et la préservation de la biodiversité marine.»
- L'acculturation de la population aux enjeux maritimes par la mise en valeur du patrimoine immatériel de l'océan, des traditions historiques et d'une identité maritime nationale.
- Le renforcement de la gestion intégrée et unifiée des ressources naturelles et la protection du milieu marin, la conservation de la biodiversité et la lutte contre le changement climatique.
- La mobilisation des investissements publics, de la coopération et des financements internationaux dans les sciences et technologies de la mer, les ressources humaines.

2 - Développer l'économie de la mer avec 6 secteurs prioritaires, dont les énergies renouvelables marines.

La Stratégie maritime 2030 priorise six secteurs économiques: (Tourisme et services maritimes ; Économie et infrastructures portuaires ; Exploitation du pétrole et du gaz et autres ressources minérales marines ; Aquaculture et pêche ; Zones économiques et littorales), auxquels elle ajoute le développement des « Énergies renouvelables et des nouveaux secteurs économiques marins. »

Les lignes directrices pour le développement de chaque secteur telles que définies par la stratégie sont les suivantes :

- *Tourisme et services maritimes*

Le gouvernement souhaite encourager les investissements dans les infrastructures touristiques ; promouvoir l'écotourisme, l'exploration scientifique, le tourisme communautaire, et l'investissements dans les stations balnéaires de qualité dans les zones côtières ; construire, développer et diversifier des produits, des chaînes de produits et des marques de tourisme marin sur la base de la conservation de la biodiversité, promouvoir la valeur des spécialités du patrimoine naturel, culturel et historique des régions et des zones reliées aux routes touristiques internationales.

- *Infrastructures et économie portuaires*

L'accent sera mis sur l'exploitation efficace des ports maritimes et des services de transport maritime. Le gouvernement souhaite planifier, construire et exploiter de manière synchronisée et efficace les ports maritimes intégrés, les ports de transit internationaux et les ports à usage spécial, construire des infrastructures logistiques complètes et des voies de transport reliant les ports maritimes aux localités et régions du pays et à d'autres pays afin d'améliorer la connectivité du système portuaire. Le plan de développement du secteur portuaire prévoit ainsi un investissement de 6,5 à 8,7 Mrd USD dans les infrastructures portuaires à l'horizon 2030¹⁶.

- *Ressources hydrocarbures et minérales*

Augmenter la capacité de production de l'industrie pétrolière et gazière ; promouvoir la recherche et développement ; étudier et explorer de nouveaux bassins sédimentaires, des formes d'hydrocarbures non traditionnelles ; explorer l'exploitation de minéraux et nodules polymétalliques à haute-valeur stratégique.

¹⁶ [Vietnam to develop seaport planning \(vietnamnet.vn\)](http://vietnamnet.vn)

- *Pêche et aquaculture*

Continuer la transition de l'agriculture et de la pêche traditionnelles vers des méthodes industrielles faisant appel à la haute technologie. Réorganiser les activités de pêche dans le sens d'une réduction de la pêche côtière, d'une intensification de la pêche au large et en mer en fonction des conditions de chaque zone maritime ; tenir compte de capacité de résilience des écosystèmes marins, tout en organisant de manière synchronisée et efficace la formation et la modification des moyens de subsistance des pêcheurs. Promouvoir des activités d'aquaculture et de pêche durables, renforcer la protection et la régénération des ressources marines, interdire strictement les activités d'éradication.

- *Zones économiques côtières*

Le développement de l'industrie côtière doit être basé sur une planification coordonnée, tenant compte des avantages des conditions naturelles de chaque région, en donnant la priorité au développement des hautes technologies respectueuses de l'environnement. Développer raisonnablement la construction et la réparation navale, l'ingénierie mécanique et les centres industriels.

- *Energies renouvelables et nouveaux secteurs marins*

Promouvoir les investissements dans la construction et l'exploitation de l'énergie éolienne en mer, de l'énergie solaire et d'autres formes d'énergie renouvelable. Développer l'industrie de fabrication d'équipements au service de l'industrie des énergies renouvelables, procéder à la maîtrise d'un certain nombre de technologies, à la conception et à la fabrication d'équipements ; donner la priorité aux investissements dans le développement des énergies renouvelables sur les îles.

3- Une stratégie qui fait l'objet d'un pilotage interministériel inédit

Le Premier ministre a mis en place en février 2020 un comité de pilotage interministériel chargé de superviser la mise en œuvre de la stratégie maritime 2030. Il sera chargé de conseiller le Premier ministre sur l'étude, la direction et la résolution de tâches importantes et interdisciplinaires liées au développement durable de l'économie marine vietnamienne.

Le Comité sera présidé par le Premier ministre et associera des représentants de chaque ministère vietnamien, les présidents des comités populaires des 28 provinces littorales du pays, ainsi que des experts et scientifiques¹⁷. Le Ministre de l'Environnement et des Ressources naturelles agira comme vice-président permanent du comité. Cette initiative vise à répondre à l'insuffisante coordination mise en évidence dans l'application de la précédente stratégie maritime. Cependant, le manque de culture interministérielle et la lourdeur de la chaîne d'approbation administrative à tous les niveaux risquent de peser sur l'efficacité d'un tel organisme.

IV - Les opportunités pour les acteurs français dans l'économie maritime vietnamienne

1- Coopération internationale et recherche scientifique

¹⁷ Décision No. 203/QĐ-TTg datée du 6 février 2020 du the Premier ministre sur l'établissement d'un comité de pilotage pour la mise en œuvre de la Stratégie maritime nationale 2030 à horizon 2045. [ASEMCONNECTVIETNAM](#)

La coopération fait déjà bénéficier le Vietnam de son expertise sur les enjeux maritimes et littoraux. De nombreux projets sont en cours d'exécution ou en voie d'élaboration.

L'Agence française de développement (AFD) et l'Institut pour la recherche et le développement (IRD) mènent conjointement le projet de recherche « GEMMES Vietnam », qui vise à évaluer les impacts socioéconomiques du changement climatique sur le Vietnam et aider à élaborer des stratégies d'adaptation pour y faire face. Une composante du projet étudie ces impacts pour la région côtière de Hoi An et la zone maritime protégée de Nha Trang¹⁸. L'IRD travaille depuis 2015 avec le laboratoire d'études en géophysique et océanographie spatiales (LAGOS) sur des projets d'étude et de modélisation de l'océanographie côtière du Vietnam. Ce programme de recherche devrait se clôturer en 2021.

L'IRD met en œuvre depuis 2019 le projet « COMPOSE », en partenariat avec l'Ambassade de France, l'UICN et Paris Région Expertise (PRX) dont l'objectif est d'obtenir des mesures précises de la pollution marine au plastique au Vietnam et d'améliorer les connaissances scientifiques sur ce phénomène.

L'AFD met actuellement en œuvre un projet à Ninh Binh sur la thématique de la résilience (53 M EUR). Le projet contribue à l'adaptation des collectivités au changement climatique et en particulier à l'accroissement de la fréquence et de la violence des événements climatiques extrêmes, à l'élévation du niveau de la mer et la lutte contre la salinisation des terres agricoles dans la province de Ninh Binh, au sud du Delta du fleuve Rouge. Le projet devrait se clore en 2021-2022.

L'AFD prépare un projet supplémentaire sur l'érosion côtière dans le Delta du Mékong à Ca Mau (20 M EUR). Le projet vise à (i) construire une digue et réaliser une combinaison d'infrastructures grises (brises lames en mer) et vertes (mangroves) de protection côtière ; (ii) accompagner techniquement la gestion intégrée des zones côtières et appuyer les populations côtières pour la gestion de la mangrove et la conduite de leurs activités économiques. Il s'agit d'un projet phare de la coopération française au Vietnam en lien avec la thématique « résilience des villes et des territoires » face au changement climatique.

Le Fonds français pour l'environnement (FFEM) et l'AFD ont initié en 2018 un projet de coopération dans la Baie de Ha Long (1,2 M EUR). Le projet vise à établir un diagnostic décrivant le milieu physique du périmètre retenu, et recensant les principaux enjeux en matière de pollution. Il intègre la mise en place d'un mode de gestion intégrée des zones côtières au travers d'un « contrat de baie », d'une base de données et d'un système d'information.

Expertise France, membre du groupe AFD, supervise au Vietnam depuis mai 2019 le programme européen « Rethinking Plastics » sur la base d'une subvention de l'UE et du ministère de la coopération et du développement allemand (GIZ) pour 10 M EUR. Ce projet vise à i) appuyer le dialogue politique entre l'UE et les pays partenaires et les organisations régionales telles que l'ASEAN, ii) améliorer la gestion des déchets plastiques, iii) favoriser la consommation responsable et la production durable de plastique, iv) réduire les déchets plastiques provenant d'activités marines, v) renforcer les politiques d'achats verts, vi) et mettre en place des actions de sensibilisation à destination des acteurs publics et des citoyens.

¹⁸ [Les projets au Vietnam | Site Web IRD](#)

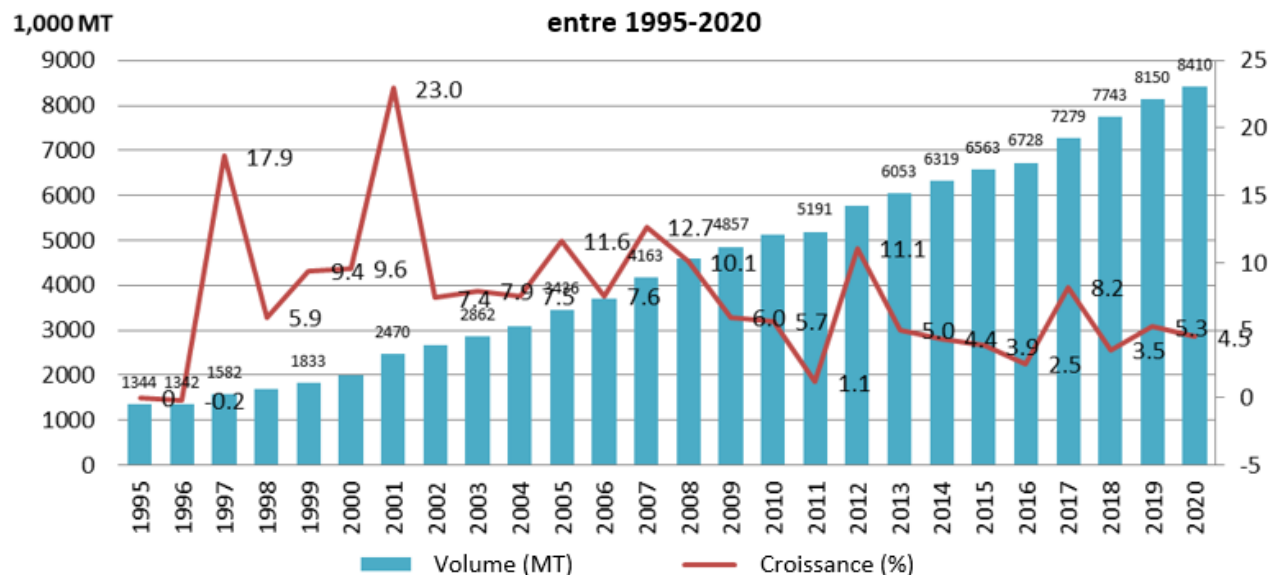
La société Collecte Localisation Satellites (CLS), filiale du CNES, s'est vu octroyer un FASEP de 606 K EUR en 2021, pour appuyer le Ministère de l'Agriculture vietnamien dans la conception d'un système d'information géographique pour la gestion durable du secteur aquacole (projet NAGIS). CLS souhaite faire de ce projet la vitrine de ses technologies de gestion aquacole (délimitation des parcelles ; label sur la qualité de l'eau pour l'export de crevettes ; portail de gestion des fermes aquacoles).

Conclusion

Les ambitions du Vietnam en matière d'économie maritime s'appuient sur des atouts géographiques privilégiés et des secteurs dynamiques. Cet essor devra désormais tenir compte de la protection de l'environnement, s'accompagner d'une exploitation durable des ressources et s'appuyer davantage sur la coopération internationale. Mais les différends territoriaux qui continuent d'opposer le Vietnam à la Chine dans la Mer de Chine méridionale, et les tensions qui en résultent, sont susceptibles d'entraver en partie les aspirations du Vietnam à devenir une grande puissance maritime.

Annexes

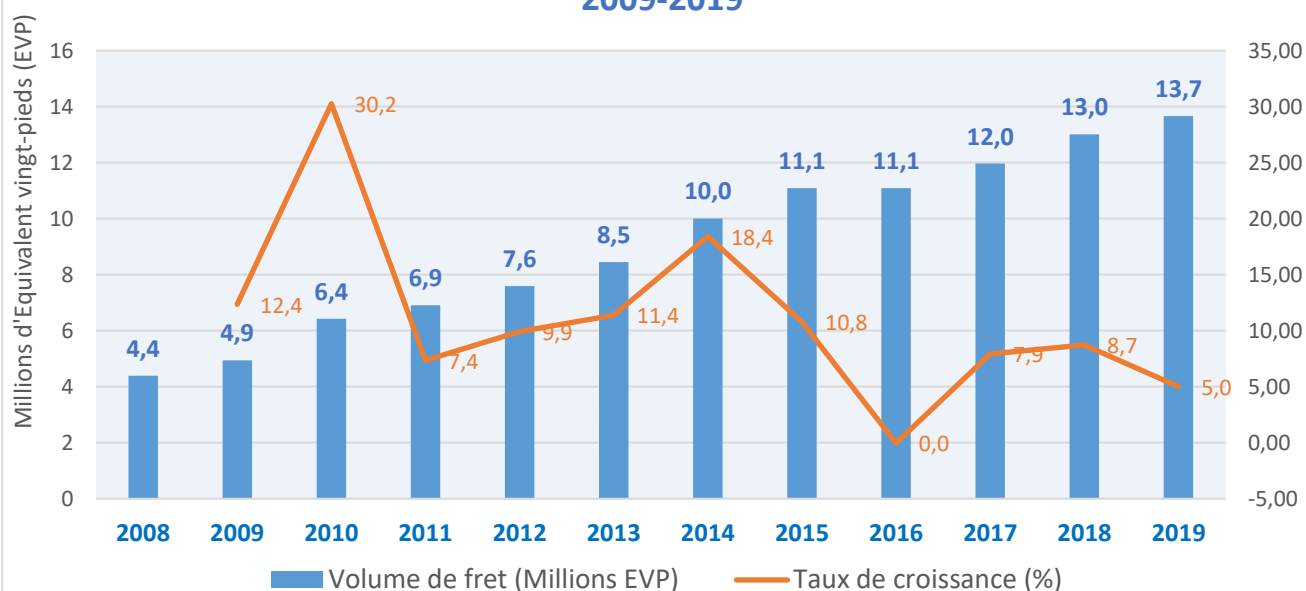
**Production nationale du secteur aquacole et de la pêche Vietnam
entre 1995-2020**



Source : Vietnam Association - [Tổng quan ngành \(vasep.com.vn\)](http://vasep.com.vn)

*

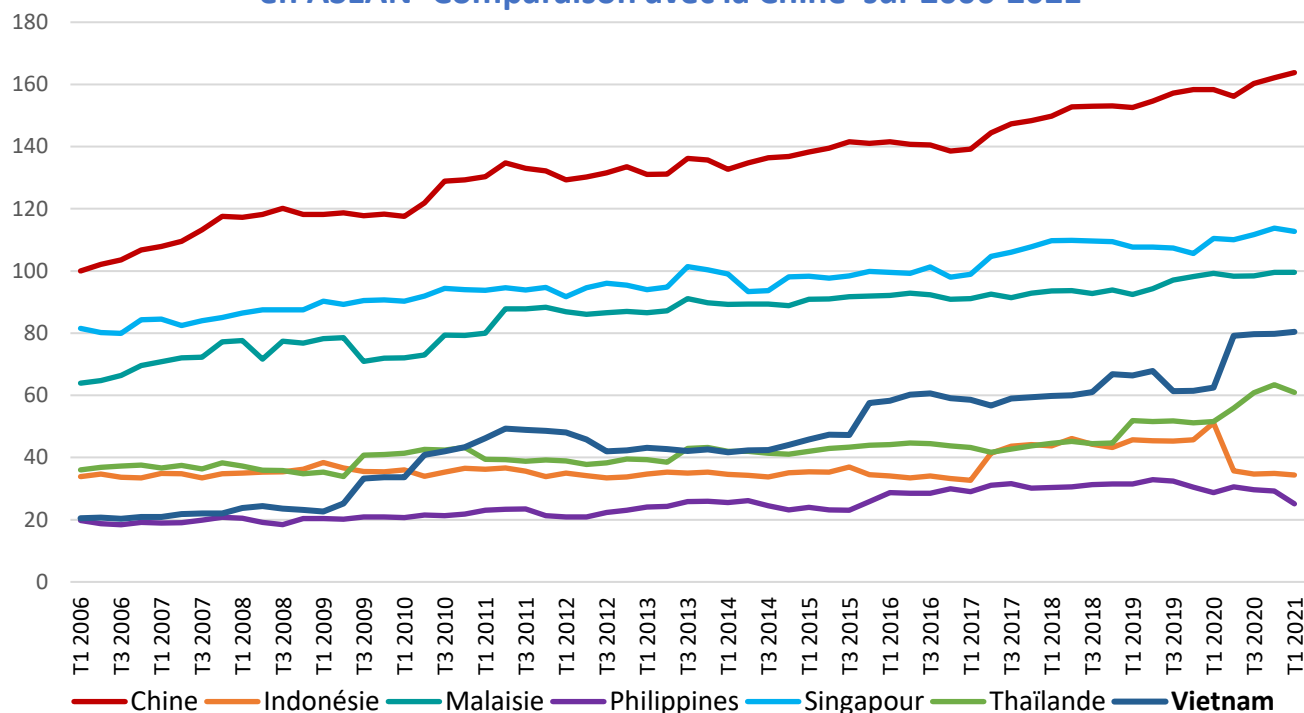
**Débit de fret conteneurisé traité par les ports vietnamiens sur
2009-2019**



S

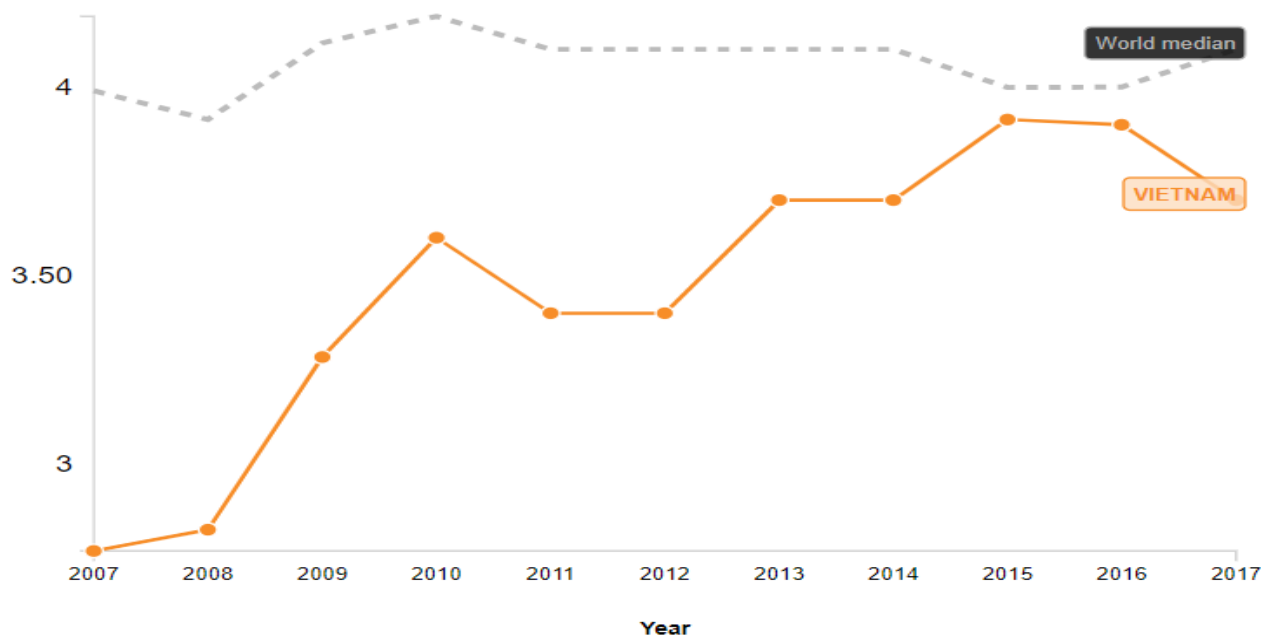
Source : [Beyond 20/20 WDS - Affichage de tableau - Débit portuaire de conteneurs, annuel](http://beyond2020.org)
(unctad.org)

Indice trimestriel de connectivité des transports maritimes réguliers en ASEAN - Comparaison avec la Chine sur 2006-2021

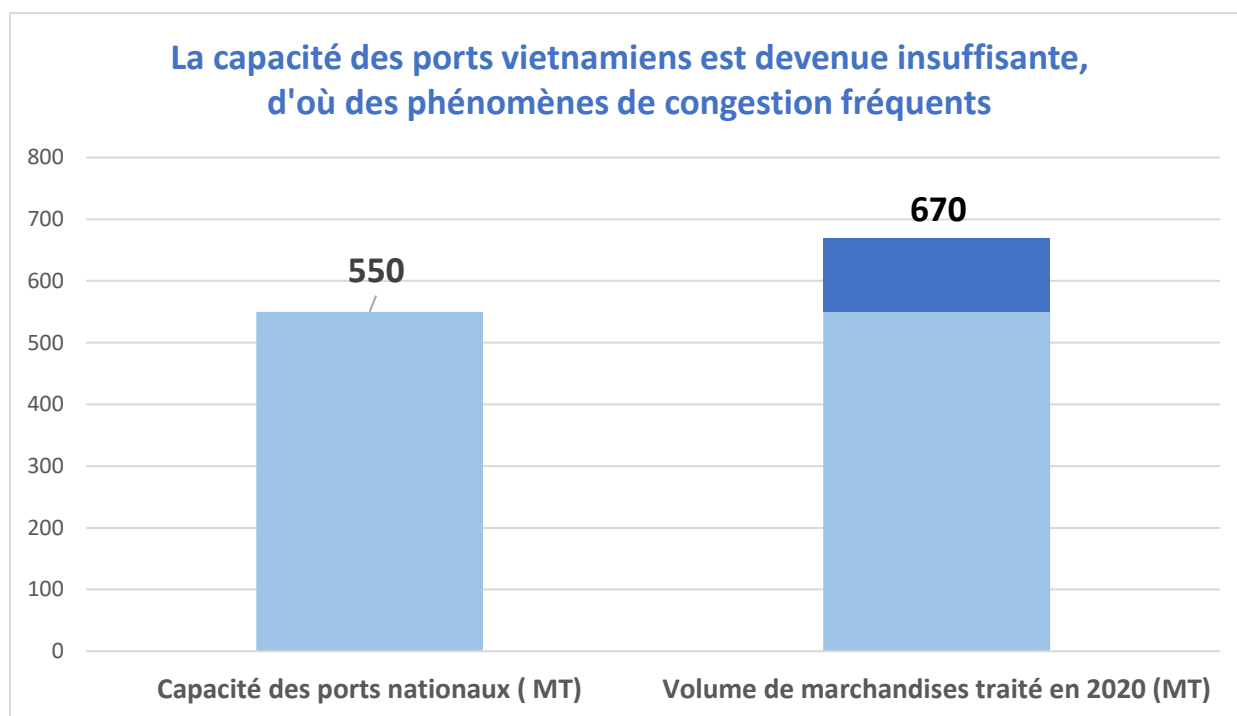


Source : UNCTAD- [Beyond 20/20 WDS - Affichage de tableau - Indice de connectivité des transports maritimes réguliers, trimestriel](#) (unctad.org)

Qualité des infrastructures portuaires (Indice (1=extrêmement sous-développé à 7=bien développé))



Source : World Economic Forum - [Quality of port infrastructure, WEF \(1=extremely underdeveloped to 7=well developed and efficient by international standards\)](#) - TCdata360 (worldbank.org)



Bilan statistique par secteur de 10 ans d'application de la stratégie maritime nationale du Vietnam (2007-2017)

