

Le Vietnam, petit dragon qui se rêve en alternative économique à la Chine

Jouant la carte de l'ouverture à l'étranger, la nation de 99 millions d'habitants, dirigée d'une main de fer par le Parti communiste, compte profiter de la brouille entre la Chine et l'Occident et devenir en 2045 une économie à hauts revenus.

Par [Brice Pedroletti](#) (Envoyé spécial à Haïphong, Hanoï et Ho Chi Minh-Ville)

Publié le 29 juin 2023 à 05h00



Chargement de voitures électriques VinFast à destination des Etats-Unis, sur le port de Haïphong, au Vietnam, le 25 novembre 2022. NGUYEN HA MINH/REUTERS

« *Je signe un nouveau locataire, et je suis à vous.* » Le Belge Bruno Jaspaert, directeur général de Deep C, la plus grande zone industrielle de la région de Haïphong (Vietnam), enchaîne les contrats. Ses locataires, ce sont de nouvelles usines – ce jour-là, fin mars, des fabricants de batteries chinois. Arrivé en 1997 avec son expertise des polders, ce gestionnaire de parcs d'entreprise a doublé son chiffre d'affaires ces deux dernières années.

A perte de vue, des excavatrices façonnent les remblais de futures îles artificielles. Plus de cent cinquante entreprises, en majorité étrangères, se sont installées sur 30 kilomètres carrés construits sur la mer. Le japonais Bridgestone, arrivé en 2011, y fabrique tous ses pneus d'hiver. Le chinois Flat, du verre pour les panneaux solaires. L'italien Piaggio, ses Vespa pour toute l'Asie. Et dans une zone économique contiguë, VinFast, pionnier de l'automobile vietnamienne, ses voitures électriques.

Haïphong est le plus gros port du nord-est du Vietnam – Hanoï est à 120 kilomètres. Les Français l'avaient fondé en 1874 puis relié au début du XX^e siècle par un chemin de fer à Kunming, dans le Yunnan chinois, avec l'espoir illusoire de s'ouvrir un accès à l'empire du Milieu. Aujourd'hui, un nouveau port en eau profonde, lui aussi bâti sur l'eau dans le prolongement des polders, a mis l'ancienne « Venise du Tonkin » sur la carte des chaînes globales de valeur ajoutée entre l'Asie et le reste du monde.

Croissance bâtie sur des investissements étrangers

Ses deux premiers terminaux de conteneurs ont mis à peine quatre ans pour arriver à saturation, deux autres sont en construction. A défaut de rénover la ligne de train qui relie Haïphong à Hanoï, et se poursuit jusqu'en Chine, les autorités vietnamiennes l'ont connectée, par une autoroute tout juste ouverte, à Shenzhen, le carrefour économique de Chine du Sud, désormais à douze heures de camion.

Haïphong et ses vieux bâtiments coloniaux, encore au seuil de la transformation urbaine qu'ont déjà connue Hanoï et Ho Chi Minh-Ville, la capitale économique du Sud, sont le symbole de cette économie vietnamienne en pleine mutation. Encore plus que la Chine, le Vietnam communiste, qui a rejoint l'Organisation mondiale du commerce en 2007, a construit sa spectaculaire croissance (6 % depuis 2006) sur les investissements étrangers, soumis à moins de restrictions qu'en Chine. Ainsi, entre 65 % et 70 % de ses exportations sont le fait de sociétés à capitaux étrangers.

Le Vietnam joue avec tellement d'enthousiasme la carte de la mondialisation qu'il a à son actif quinze traités de libre-échange, dont un avec l'Union européenne. C'est le seul pays d'Asie du Sud-Est, avec Singapour, à s'en prévaloir. Hanoï est membre des [« nouvelles routes de la soie »](#) chinoises, de l'accord de partenariat transpacifique CPTPP porté par le Japon, et du partenariat économique régional global chinois.

Avec un cap à 2050 pour la neutralité carbone, il est le deuxième pays d'Asie du Sud-Est, après l'Indonésie, à mettre en place un partenariat pour une transition énergétique juste avec les Occidentaux pour l'accompagner dans cette transition.

Bénéficiaire de l'offensive américaine contre la Chine

Surtout, le pays est le premier bénéficiaire des retombées de l'offensive commerciale américaine contre la Chine déclenchée sous Donald Trump et poursuivie par son successeur Joe Biden sous forme de guerre technologique. Mais, alors que l'économie vietnamienne a traversé quelques turbulences au premier trimestre (+ 3,3 % de croissance malgré un objectif de 6,5 % en 2023), sur fond de crise immobilière rampante, elle va devoir optimiser ses contraintes pour atteindre le nouveau Graal promis par le Parti communiste : devenir en 2045 une économie à hauts revenus.

A Deep C, le locataire le plus en vue réside dans un gigantesque bâtiment gris clair, tout neuf. Le taïwanais Pegatron, l'un des géants mondiaux de la sous-traitance électronique grand public – dont une partie des iPhone d'Apple – a investi 1,5 milliard de dollars (1,37 milliard d'euros) dans une « hyperusine » qui emploiera 10 000 personnes. Cette implantation confirme une tendance de fond portée par les groupes sud-coréens : Samsung a investi 18 milliards de dollars au Vietnam depuis 2008, auxquels s'ajouteront en 2023, selon le gouvernement vietnamien, 2 milliards supplémentaires.

Le groupe a aussi ouvert à Hanoï en 2022 un centre de recherche et de développement. Résultat : le Vietnam est par exemple le deuxième exportateur de smartphones au monde, derrière la Chine. La Corée du Sud, Singapour et le Japon forment le trio de tête des investisseurs étrangers au Vietnam. « *Les industries high-tech d'Asie du Nord-Est ont décidé qu'il fallait quitter la Chine pour leurs exportations vers les Etats-Unis, ou du moins ne garder là-bas que ce qui est destiné au marché chinois* », explique Bruno Jaspaert.

Le Vietnam offre de l'électricité environ 25 % moins chère qu'en Chine, des salaires plus bas et une fiscalité très avantageuse dans ses zones économiques spéciales (0 % pendant quatre ans, puis 5 % pendant neuf ans, 10 % les deux années suivantes, et enfin 20 %). Seul handicap, les coûts logistiques : « *Ils constituent environ 20 % du produit contre 8 % en Chine. Le juste-à-temps ne marche pas encore, ça oblige à avoir des stocks* », poursuit le gérant belge.

« Un complément à la Chine »

Tout cela n'en fait pas une nouvelle Chine. « *Le Vietnam peut être vu comme un complément à la Chine, pas la remplacer*, estime Filippo Bortoletti, directeur du cabinet de conseil juridique Dezan Shira, à Hanoï. *Les écosystèmes industriels en Chine sont bien trop importants et le Vietnam ne peut pas fonctionner sans les approvisionnements chinois.* » Cette dépendance implique pour le Vietnam un déficit commercial croissant avec la Chine – il s'est établi à 60 milliards de dollars en 2022.

A l'inverse, son surplus avec les Etats-Unis, son premier client, a atteint la même année 95 milliards de dollars. Le puissant voisin s'est assuré de prendre des parts dans l'économie de son client et concurrent : « *Beaucoup de sociétés chinoises s'installent depuis le Covid. Certaines pour suivre leurs clients, qui ne veulent plus de l'étiquette "made in China", mais aussi pour diminuer les risques liés aux changements de régulation ou de taxes qui les affectent en Chine ou à l'extérieur* », ajoute le consultant.

Au Vietnam, les Chinois investissent dans la production d'énergie par des centrales électriques ou des composants pour l'éolien et le solaire, mais ils restent à la traîne par rapport aux autres pays asiatiques. Certains de leurs choix ont été jugés trop polluants, d'autres ont été épinglés pour avoir couvert des réexportations de meubles chinois vers les Etats-Unis sous le label « made in Vietnam ».

La Chine, seul pays communiste à avoir réussi en affaires, constitue un modèle pour le Vietnam, mais Hanoï se méfie de son poids écrasant et a toujours avec Pékin des disputes territoriales en mer de Chine du Sud. « *La solution, pour le Vietnam, c'est de ne jamais aller contre la Chine. Et de faire en sorte d'avoir beaucoup d'amis* », résume le professeur Dao Gia Phuc, directeur de l'Institut de droit international et comparé à l'université nationale du Vietnam, à Ho Chi Minh-Ville.

Attirer les « aigles »

La multiplication des partenariats, sous forme d'accords-cadres ou de traités de libre-échange, sert cette profession de foi du pouvoir communiste, qui [règne sans partage](#) sur une population de 99 millions d'habitants. *« C'est une manière pour le Vietnam de faire du multilatéralisme. Il y a une stratégie claire du Parti communiste vietnamien d'être partenaire des économies les plus avancées pour se développer »*, ajoute M. Dao.

En avril, Hanoï a déroulé le tapis rouge à une mégadélégation de cinquante-deux grandes entreprises américaines, dont Boeing et SpaceX. Ces « aigles », c'est-à-dire des champions mondiaux, le Vietnam veut les attirer en leur préparant un bon « nid », dans le jargon des décideurs communistes. *« Le gouvernement veut faire des réformes pour attirer plus de valeur ajoutée. Aujourd'hui, il est clair qu'il veut davantage d'Européens et d'Américains »*, confirme Nguyen Van Toan, le vice-président de l'Association des entreprises à capitaux étrangers du Vietnam (Vafie).

Le pouvoir communiste multiplie donc les projets de réforme depuis la « *nouvelle période de développement* » annoncée au dernier congrès du Parti, en 2021. Mais il a du pain sur la planche : nombre de grands projets d'infrastructures accumulent les retards, comme les chantiers français et japonais de lignes de métro à Hanoï. Les médias vietnamiens dénoncent par euphémisme *« un manque de cohésion administrative »*.

Dans ce grand chambardement en cours, le Vietnam fait face à un autre défi, de taille : comment cultiver des champions industriels nationaux – des « aigles » locaux ? *« Les entreprises à capitaux étrangers sont les premières à bénéficier des nouveaux cadres réglementaires qu'imposent tous ces traités et accords. Le Vietnam n'a pas eu le loisir de mettre des limites aux joint-ventures comme en Chine, pour créer ses propres champions, rappelle le professeur Dao. Il est très difficile pour le gouvernement de décider de subventions aux sociétés vietnamiennes sous peine d'être accusé de discrimination. »*

La nouvelle génération d'entrepreneurs privés vietnamiens s'est essentiellement enrichie dans l'immobilier – en obtenant des licences pour commercialiser des terrains aux investisseurs étrangers et en misant tôt sur le grand boom de l'urbanisation. *« Ces nouveaux milliardaires vietnamiens venus de l'immobilier sont aujourd'hui à un stade où ils veulent faire quelque chose pour leur pays et investissent dans d'autres domaines »*, poursuit le juriste.

Vingroup, conglomérat à l'assaut des marchés

Aucune aventure industrielle ne symbolise mieux les enjeux et les espoirs de cette transition que le conglomérat Vingroup : issu de l'immobilier, le premier groupe privé du pays est la maison mère de VinFast, ce fabricant de voitures qui, dès 2022, après seulement cinq ans d'existence, a décidé de ne produire que des voitures électriques. Faute de marché domestique suffisamment développé (il s'est vendu 500 000 voitures au Vietnam en 2022), il s'est lancé à l'assaut des marchés américain et européen, où plusieurs modèles commencent à être distribués.

La croissance reste un brin chaotique et désordonnée. Seules 111 des 999 voitures livrées aux Etats-Unis en décembre 2022 ont été vendues. Mais, depuis fin mai, elles font l'objet

d'un rappel pour un problème de logiciel. VinFast a ouvert des showrooms en France et en Allemagne, où les premiers véhicules sont attendus pour la fin 2023.

Son patron, Pham Nhat Vuong, l'homme le plus riche du Vietnam, 54 ans, a fait fortune dans les années 1990 en produisant en Ukraine (où il a étudié) des nouilles revendues sur le marché vietnamien.

Pour prendre la mesure de cet Elon Musk vietnamien, il faut voir les nouveaux quartiers que le promoteur a fait construire dans la partie orientale de Hanoï, au-delà du fleuve Rouge, où se trouvent ses bureaux. Le Vinhomes Ocean Park déroule ainsi de longues rangées d'immeubles néohaussmanniens autour de plusieurs lacs salés aux plages de sable fin plantées de cocotiers. Plus loin, soixante barres de vingt-cinq étages sont destinées à la « *classe moyenne* », nous dit un préposé à la communication du groupe qui assure que, malgré les apparences, 40 000 personnes résident déjà au Vinhomes Ocean Park. Le quartier compte aussi un « Vincom mega-mall » et, au milieu d'un vaste campus, la première « VinUniversity », ouverte en 2020. La demi-douzaine d'hôpitaux internationaux et de cliniques « Vinmec » du pays promettent d'embaucher les diplômés de sa fac de médecine. Et VinFast, ses ingénieurs.

Vingroup a lancé VinFast en s'assurant les services des meilleurs : l'italien Pininfarina pour le design, BMW pour les châssis de ses voitures à essence (lâché au profit d'une collaboration avec le chinois CATL pour les voitures électriques).

Mais VinFast, malgré le décollage de ses ventes au Vietnam, brûle des milliards de dollars. Le groupe est déjà revenu sur son engagement de construire une méga-usine aux Etats-Unis. Ses tentatives pour s'y coter en Bourse sèment le doute. Pour rassurer les marchés, le patron de Vingroup a annoncé, fin mai, qu'il accordait une donation personnelle de 1 milliard de dollars à sa filiale automobile, que complètent 500 millions offerts par l'entreprise Vingroup, et 1 milliard supplémentaire sous forme de prêt. L'horloge tourne. Comme le Vietnam, VinFast va devoir transformer l'essai pendant qu'il en est encore temps.

[Brice Pedroletti\(Envoyé spécial à Haïphong, Hanoï et Ho Chi Minh-Ville\)](#)