

LA CONSTRUCTION NAVALE AU VIET NAM

On revient au pays pour des vacances à Saigon, on fait une balade en bateau sur la rivière, et une chose semble clocher: au loin, là, ces bateaux géants dans le port, il semblerait qu'ils portent des noms vietnamiens ? Tout à fait vrai, et la flotte de commerce vietnamienne commence à étonner les étrangers. Mais ce n'est que la pointe de l'iceberg. Dans la dernière décennie, la Viêt Nam s'est très silencieusement glissé au 11^e rang mondial pour la construction navale, avec plus de 60 chantiers navals, dont trois de catégorie internationale.

Il y a à peine deux mois (Août 2006), à Hai Phong, a eu lieu la mise en chantier du premier d'une série de 8 cargos à double coque, de 53 000 tonnes, commandés par Graig Investments, une compagnie britannique. Simultanément et dans le même chantier naval vient de débiter la construction du 3^e des 5 pétroliers de 6500t commandés par la Corée du Sud, pourtant l'un des grands constructeurs navals mondiaux.

Est arrivée par ailleurs une nouvelle qui a beaucoup étonné: Vinashin, le plus grand constructeur naval vietnamien, vient de remporter un contrat d'un milliard de dollars de la part d'Israël, au détriment du Japon, pour une série de 8 cargos transporteurs de voitures avec une capacité de 4500 voitures par navire.



Port de Saigon, le « Diên Hồng » © Rosenkranz



Cargo vietnamien de technologie polonaise

La tradition des chantiers navals vietnamiens remonte dans la nuit des temps de l'histoire maritime du pays et de son peuple de marins (en vietnamien, le mot « eau », « *nuoc* », désigne aussi bien le pays que le liquide). Cela étant, la technique moderne a vu le jour à la fin de 19^e siècle avec l'établissement militaire de Ba Son, sur le port de Saigon, et qui existe toujours. Depuis 1986-1989 avec l'ouverture économique et la chute du mur de Berlin, le Viêt Nam a dû ne compter que sur lui-même, pour les bateaux de commerce. Le premier mouvement a été naturel : racheter les vieux cargos d'autres pays. Cependant, et avec le temps et la coopération de certains pays dont la Pologne, le Danemark et la Gde Bretagne, le savoir-faire est venu.

Il est donc possible que l'expression « dragon émergent » puisse bientôt se vérifier, s'agissant des chantiers navals du Viet Nam. Nul mystère dans ce phénomène. La construction navale est une industrie de main d'oeuvre, ce qui a expliqué l'arrivée dans le peloton de tête mondial de la Corée du Sud dans ce domaine, il y a 3 décennies. Mais la roue tourne et la Corée elle-même commence à sous-traiter ses contrats en Chine ou ailleurs, car c'est désormais un pays développé avec des salaires contraignants. Ce qui n'est sûrement pas encore le cas du Viêt Nam, désireux de participer au gâteau mondial, et qui a décidé il y a quelques mois que Vinashin, cité plus haut, devienne le constructeur national, fédérant les autres chantiers dans le rôle d'un holding..

L'an 2005 s'est clôturé pour Vinashin avec un chiffre d'affaires de plus de 490 millions de dollars pour la construction navale, en progression de plus de 40% sur l'an précédent. D'ailleurs, le gouvernement vietnamien a édité pour plus de 40 millions de dollars en bons d'Etat afin d'assurer les capitaux nécessaires pour ce secteur, outre un budget dédié de 750 millions de dollars. De plus, Vinashin a pu accéder à un prêt de

100 millions de dollars de la Chine afin d'implanter un chantier naval géant dans la région de Quang Ngai susceptible de fournir des vaisseaux de 100 000 T.

Sur sa lancée, Vinashin a également signé un accord de coentreprise avec les chantiers navals sud-coréens Hyundai ; la Corée du Sud est actuel leader de ce secteur en Asie, et l'un des grands acteurs mondiaux dans ce domaine

En fait, il semblerait que le fameux contrat d'un milliard de dollars passé par Israël au Vietnam n'a étonné que ceux qui voulaient l'être : la construction navale est à la fois un marché suivant des cycles, et totalement dépendante du coût de la main d'œuvre. Il est possible que dans un avenir assez proche, la Chine et le Vietnam se mettent à rafler la meilleure part du gâteau dans le Sud-Est asiatique, sans parler de l'Inde, au détriment de certains grands actuels.



Coopération vietnamo-danoise © Ambassade du Danemark au VN



Le « Hoàng Long » dans le port de Saigon © Rosenkranz

Quant à l'avenir, il semble brillant, même si la côte vietnamienne aura à changer de physionomie : des chantiers navals existent déjà à Nha Trang, et Quang Ngai jusqu'ici région de pêche sera peut-être méconnaissable dans quelques années. Jusqu'à ce qu'arrive, peut-être, et dans 2 ou 3 décennies, encore un autre dragon émergent...

GNCD